

GR_GERICHTE U 2020 96 vom 24. März 2022

GR Gerichte, 2022-03-24, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_U_2020_96

FR: GR_GERICHTE U 2020 96 du 24 mars 2022

IT: GR_GERICHTE U 2020 96 del 24 marzo 2022

Regeste

Verkehrsordnung (Tempo-30-Zone) | Strassenrecht

Erwägungen

E. 1

Mit Beschluss vom 15. April 2014 bewilligte der Stadtrat von C._____ (nachfolgend: Stadtrat) der Stiftung Kantonsspital Graubünden das Bau- vorhaben "QP Kantonsspital, Teilabbruch Haus A, Neubau Haus H mit Zu- fahrt und Vorplatz Loëstrasse." In Ziff. 4.1.7 des Baubescheids wurde fol- gende Auflage verfügt: "Vor Baubeginn muss ein Verkehrskonzept mit Verkehrsaufkommen und -abwicklung, Zu- und Wegfahrten des Baustel- lenverkehrs nach Absprache mit der Baubehörde und der Stadtpolizei dem Stadtrat vorgelegt werden." Mit Beschluss vom 2. Dezember 2014 geneh- migte der Stadtrat das Verkehrskonzept der Stiftung Kantonsspital Graubünden. Gleichzeitig ordnete er für die Zeit vom 1. Dezember 2014 bis 31. Januar 2015 die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h im Baustellenbe- reich an (Sofortmassnahme während 60 Tagen). Zudem wurde im Bereich Fussgängerstreifen Kindergarten Loë/Bushaltestelle Kreuzspital bis und mit Einmündung Scalärastrasse versuchsweise die Einführung der Höchstgeschwindigkeit 30 km/h vom 1. Februar 2015 bis 1. Februar 2016 angeordnet. Die Genehmigung des Verkehrskonzepts und die Anordnun- gen betreffend Höchstgeschwindigkeit 30 km/h wurden im Amtsblatt der Stadt C._____ vom 19. Dezember 2014 publiziert.

E. 1.1

Die vorliegende Beschwerde richtet sich gegen den Entscheid der Regierung vom 4. August 2020 betreffend Einführung einer Tempo-30- Zone auf der Loëstrasse in C._____. Gemäss Art. 49 Abs. 1 lit. d des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (VRG; BR 370.100) beurteilt das Verwaltungsgericht Beschwerden gegen Entscheide der Regierung über öffentlich-rechtliche Streitigkeiten, soweit diese nicht nach kantonalem oder eidgenössischem Recht endgültig sind. Dies ist hier nicht der Fall, weshalb das Verwaltungsgericht des Kantons Graubünden zur Beurteilung der vorliegenden Angelegenheit örtlich und sachlich zuständig ist. Über die vorliegende Beschwerde gegen einen Entscheid der Regierung entscheidet das Verwaltungsgericht in Fünferbesetzung (vgl. Art. 43 Abs. 2 lit. a VRG). 1.2.1. Näher zu prüfen ist die Beschwerdebefugnis. Gemäss dem hier massgeblichen Art. 50 VRG ist zur Beschwerde namentlich berechtigt, wer durch den angefochtenen Entscheid berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an seiner Aufhebung oder Änderung hat. Zu beachten ist darüber hinaus, dass Art. 111 des Bundesgesetzes über das Bundesgericht (BGG; SR 173.110) Mindestanforderungen an das kantonale Verfahren definiert (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_566/2017 vom 22. März 2018 E.2; BGE 141 II 307 E.6.1). Nach Art. 111 Abs. 1 BGG muss sich am Verfahren vor allen kantonalen Vorinstanzen als Partei beteiligen können, wer zur Beschwerde ans Bundesgericht

berechtigt ist (Grundsatz der Einheit des Verfahrens). Das heisst, die Kantone dürfen die Beschwerdebefugnis nicht enger umschreiben, weshalb sich die Legitimation in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten in jedem Fall nach

- 11 - Art. 89 BGG beurteilt (vgl. Urteile des Bundesgerichts 1C_547/2019 vom

E. 1.3

Auf die im Übrigen frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde (vgl. Art. 38 Abs. 1 und 2, Art. 39 Abs. 1 lit. b und Art. 52 Abs. 1 VRG) ist somit – unter Vorbehalt der nachstehenden Ausführungen – einzutreten.

E. 2

In der Folge beauftragte die Stadt C._____ die D._____ mit der Erstellung eines Gutachtens zur Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Loëstrasse zwischen dem Kindergarten Loë resp. der Bushaltestelle Kreuzspital und der Einmündung Scalärastrasse. Die D._____ erstattete ihr Gutachten am 20. März 2015. Daraufhin ersetzte die Stadt C._____ die zuvor publizierte Signalisation Höchstgeschwindigkeit 30 km/h an der Loëstrasse durch eine Signalisation Tempo-30-Zone. Die Einführung der Tempo-30-Zone wurde nicht publiziert. Am 5. Januar 2016 erstattete die D._____ der Stadt C._____ den von ihr in Auftrag gegebenen Bericht Nachkontrolle zur Tempo-30-Zone auf der Loëstrasse.

- 4 -

E. 2.1

Streitgegenstand bildet die Frage, ob die Einführung einer befristeten Tempo-30-Zone auf der Loëstrasse im Abschnitt zwischen dem Haus Nr. 102 und der Einmündung in die Kreuzgasse rechtmässig ist.

E. 2.2

Daran vorbei zielen namentlich die Vorbringen der Beschwerdeführerinnen, wonach bezüglich der von der Regierung angenommenen Dauer des Bauvorhabens des Kantonsspitals Graubünden unabhängig vom Ausgang des Verfahrens Klarheit zu schaffen sei, wonach es dem Bürger nicht zumutbar sei, die Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) käuflich zu erwerben und wonach die Stadt C._____ Auskunft darüber zu erteilen habe, ob – wie vernommen werden könne – grosse Bäume an der Loëstrasse gefällt werden sollten. Diese sind im vorliegenden Verfahren nicht zu hören.

E. 2.3

Die Beschwerdeführerinnen beantragen in Ziff. 2 ihrer Rechtsbegehren die Aufhebung des Entscheids des Stadtrats vom 6. März 2018 sowie der Verfügung des Dienststellenleiters der Stadtpolizei vom 27./28. Juni 2017 bzw. der publizierten Verkehrsordnung im Amtsblatt der Stadt C._____ vom 7. Juli 2017. Dabei übersehen sie aber, dass diese im Rahmen des Streitgegenstands durch den Entscheid der Regierung vom 4. August 2020 ersetzt worden sind (Devolutiveffekt); sie gelten als inhaltlich mitangefochten (BGE 139 II 404 E.2.5, 134 II 142 E.1.4; Urteile des Bundesgerichts 1C_440/2019 vom 7. Januar 2020 E.1.2, 1C_349/2019 vom 18. Dezember 2019 E.1.3). Auf diesen Antrag und die

- 14 - damit im Zusammenhang geltend gemachten Rügen ist somit nicht einzutreten.

E. 2.4

Die Regierung beschied in ihrem Urteilsspruch vom 4. August 2020, dass die Beschwerde der Beschwerdeführerinnen teilweise gutgeheissen und die Stadt C. _____ verpflichtet werde, die Verkehrsberuhigungselemente in der Tempo-30-Zone gemäss den Erwägungen normkonform zu erstellen oder durch andere normkonforme Lösungen zu ersetzen; im Übrigen werde die Beschwerde abgewiesen (Dispositiv-Ziff. 1). In ihrem Hauptbegehren verlangen die Beschwerdeführerinnen zwar, dass diese Ziff. 1 des Entscheids der Regierung aufzuheben sei. Wie ihren Rechtsschriften jedoch entnommen werden kann, wenden sie gegen die normkonform auszugestaltenden Verkehrsberuhigungselemente nichts (mehr) ein. Prozessthema bildet demnach nur die Rechtmässigkeit der Einführung einer Tempo-30-Zone auf dem besagten Teilstück der Loëstrasse für den Zeitraum der beim Kantonsspital Graubünden durchgeführten Bauvorhaben.

E. 3

Am 12. Januar 2016 beschloss der Stadtrat die definitive Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Loëstrasse zwischen der Bushaltestelle Kreuzspi- tal und der Einmündung Kreuzgasse und beschränkte die Verkehrsanord- nung auf die Bauzeit des Bauvorhabens SUN (Sanierung, Umbau und Neubau) Kantonsspital Graubünden. Die Verkehrsanordnung wurde im Amtsblatt der Stadt C. _____ vom 15. Januar 2016 publiziert.

E. 3.1

In formeller Hinsicht ist vorab anzumerken, dass die Beschwerdeführerinnen an verschiedenen Stellen in ihrer Rechtsschrift bemängeln, die Ausführungen im angefochtenen Entscheid seien zu wenig konkret bzw. dieser weise mit Blick auf die Verhältnismässigkeitsprüfung keine sachliche Begründung auf. Soweit sie damit sinngemäss eine Verletzung der aus dem Anspruch auf rechtliches Gehör fliessenden Begründungspflicht rügen, vermögen sie nicht durchzudringen. Denn diese verlangt nicht, dass sich die entscheidende Behörde mit allen Parteistandpunkten auseinandersetzt und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegt. Sie darf sich auf das für den Entscheid Wesentliche beschränken. Den Betroffenen muss es aber immerhin möglich sein, sich über die Tragweite des Entscheids Rechenschaft zu geben und ihn in voller Kenntnis der Sache an die nächsthöhere Instanz weiterzuziehen. Der Entscheid hat folglich

- 15 - zumindest kurz die Überlegungen zu nennen, von denen sich die entscheidende Behörde leiten liess und worauf sie ihren Entscheid stützt (vgl. BGE 143 III 65 E.5.2, 143 IV 40 E.3.4.3, 142 III 433 E.4.3.2, je mit Hinweisen; Urteile des Bundesgerichts 8C_682/2020 vom 17. Februar 2021 E.3.1.1, 2C_603/2020 vom 11. Februar 2021 E.4.1, 8C_324/2019 vom 6. August 2019 E.4.2.1, je mit Hinweisen). Die Regierung hat sich mit den von den Beschwerdeführerinnen bestrittenen Sicherheitsdefiziten, insbesondere betreffend die sich auf der westlichen Seite der Loëstrasse befindende Baumallee befasst und erläutert, weshalb sie deren Fällung in einer Gesamtabwägung für unverhältnismässig erachtet. Die Überlegungen von denen sich die Regierung leiten liess, können im Kern nachvollzogen werden, und deren Motive gehen mit genügender Klarheit aus dem angefochtenen Entscheid hervor. Gestützt darauf waren die Beschwerdeführerinnen denn auch in der Lage, den Entscheid vom 4. August 2020 sachgerecht anzufechten. Die Gehörsrüge erwiese sich somit als unbegründet.

E. 3.2

Mit dem Entscheid in der Sache wird das Begehren um aufschiebende Wirkung, gegen welches sich die Stadt C. _____ und die Regierung ohnehin nicht gewehrt hatten, gegenstandslos.

E. 4

Dagegen liessen A. _____ und die B. _____ am 25. Januar 2016 beim Stadtrat und am 9. Februar 2016 bei der Regierung des Kantons Graubünden Beschwerde erheben. Mit Verfügung vom 10. Mai 2016 sistierte das Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit Graubünden (DJSG) das Beschwerdeverfahren vor der Regierung des Kantons Graubünden bis zum Entscheid des Stadtrats über die bei ihm hängigen Verfahren. Mit Entscheid vom 28. Juni 2016 wies der Stadtrat die Beschwerde vom 25. Januar 2016 ab und bestätigte die angefochtene Verkehrsanordnung gemäss Publikation im Amtsblatt der Stadt C. _____ vom 15. Januar 2016.

E. 4.1

Für die Beurteilung der vorliegenden Angelegenheit sind einerseits die bundesrechtlichen Vorgaben des Strassenverkehrsrechts zur Herabsetzung der allgemeinen Regelgeschwindigkeit und andererseits die kantonale Richtlinie "Verkehrsberuhigung innerorts" gemäss Regierungsbeschluss vom 30. September 2014 einschlägig (vgl. Akten der Regierung [Bg2-act.] IV/1).

E. 4.2

Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften wurde vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt (Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelverordnung [VRV; SR 741.11] i.V.m. Art. 32 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes [SVG; SR 741.01]). Sie kann für bestimmte

- 16 - Strassenstrecken von der zuständigen Behörde aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG). Die Herabsetzung ist nach Art. 108 Abs. 2 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) insbesondere zulässig, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a) oder wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b). In Art. 108 Abs. 5 SSV werden für jede Strassenkategorie die zulässigen abweichenden Höchstgeschwindigkeiten genannt: Innerorts sind unter anderem Tempo-30-Zonen zulässig (lit. e).

E. 4.3

Bei der Einführung von Tempo-30-Zonen handelt es sich um sog. funktionelle Verkehrsanordnungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG (BGE 136 II 539 E.2.2). Tempo-30-Zonen kennzeichnen Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss (Art. 22a Satz 1 SSV). Vorliegend hält die Regierung im angefochtenen Entscheid fest, dass es sich bei der Loëstrasse um eine vortrittsberechtigten Nebenstrasse und somit um eine verkehrsorientierte Strasse gemäss der kantonalen Richtlinie "Verkehrsberuhigung innerorts" handle (E.9a des angefochtenen Entscheids). Danach darf die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf solchen Strassen nur ausnahmsweise auf 30 km/h begrenzt werden, wobei bei der Beurteilung ein strenger Massstab anzulegen ist, d.h. die Funktion der Strasse bei der Beurteilung der Zweck- und Verhältnismässigkeit einer Massnahme entsprechend zu gewichten ist. Sind die Voraussetzungen für eine Reduktion gegeben, kann der Abschnitt bei besonderen örtlichen

Gegebenheiten, wie z.B. Ortszentren und Altstadtgebieten, ausnahmsweise in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden (Art. 2a Abs. 6 SSV) (vgl. Bg2-act. IV/1 S. 6).

E. 4.4

Vorliegend bringen die Beschwerdeführerinnen zwar zu Recht vor, dass die Loëstrasse weder im einem Ortszentrum noch im Altstadtgebiet liegt.

- 17 - Den im angefochtenen Entscheid wiedergegebenen Ausführungen des bfu-Gutachtens vom 11. Juni 2019 ist jedoch zu entnehmen, dass der umstrittene Abschnitt der Loëstrasse ein inkonsistentes Erscheinungsbild aufweise. So könnten die Verkehrsteilnehmer diesen als über- oder untergeordnet interpretieren, weshalb das Prinzip der selbsterklärenden Strasse verletzt sei (vgl. bfu-Gutachten S. 15, angefochtener Entscheid vom 4. August 2020 E.9f; vgl. ferner R+K-Gutachten vom 22. Juni 2017 S. 10). Aus dem bfu-Gutachten lässt sich dabei ableiten, dass Elemente wie die Linienführung (sehr gestreckter Strassenabschnitt) und der Querschnitt (variabel, bis zu 7.5 m breite Strasse mit beidseitigem Trottoir) für eine übergeordnete Funktion sprechen, während die Art der Nutzung (beidseitig mehrheitlich Wohnhäuser und eine Tagesschule) auf eine untergeordnete Funktion der Strasse schliessen lässt; wiederum andere Elemente weisen gar eine gemischte Funktion auf (z.B. Betrieb der Strasse, verkehrstechnisches Erscheinungsbild) (vgl. bfu-Gutachten vom 11. Juni 2019 S. 14; zur Begriffsumschreibung einer verkehrs- bzw. siedlungsorientierten Strasse vgl. kantonale Richtlinie "Verkehrsberuhigung innerorts" S. 4 und R+K-Gutachten vom 22. Juni 2017 S. 10 mit Hinweis auf VSS-Norm 640 040b). Die Abgrenzung zwischen siedlungs- und verkehrsorientierten Nebenstrassen ist somit gradueller Natur. Ob im hier zu beurteilenden Fall die einen oder anderen Elemente überwiegen, muss nicht abschliessend entschieden werden. Denn nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung sind Geschwindigkeitsbegrenzungen auch auf verkehrsorientierten Nebenstrassen aus Gründen der Verkehrssicherheit zulässig (Urteil des Bundesgerichts 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E.4.4.2; BGE 139 II 145 E.4.1.1; vgl. ferner VGU U 18 17 vom 12. Februar 2019 E.3.2.2). Da vorliegend der umstrittene Abschnitt der Loëstrasse – wie auch die Stadt C. _____ in ihrer Vernehmlassung vorbringt – aktenkundigerweise von bestehenden Tempo-30-Zonen auf der Lochertstrasse, Kreuzgasse und Calunastrasse umschlossen (vgl. hierzu R+K-Gutachten vom 22. Juni

- 18 - 2017 S. 8 ff. sowie den diesem beigefügten Massnahmenplan Tempo-30- Zone Loëstrasse) und von vielen schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmern genutzt wird (vgl. hierzu Erwägung 6.5), erweist es sich als gerechtfertigt, auch auf dem fraglichen Abschnitt der Loëstrasse eine Tempo-30-Zone vorzusehen (Urteil des Bundesgerichts 1C_618/2018 vom 20. Mai 2019 E.3.4). Dies umso mehr, als im Rahmen der Bauarbeiten beim Kantonsspital Graubünden mit mehr Schwerverkehr zu rechnen ist (vgl. R+K-Gutachten vom 22. Juni 2017 S. 13). Insofern sind im Folgenden die weiteren rechtlichen Voraussetzungen für eine derartige Verkehrsanordnung zu prüfen.

E. 5

Die dagegen von A. _____ und der B. _____ am 12. Juli 2016 bei der Regierung des Kantons Graubünden erhobene Beschwerde wurde mit Entscheid vom 13. Februar 2017 im Sinne der Erwägungen gutgeheissen, die angefochtene Verkehrsbeschränkung aufgehoben und die Stadt C. _____ angewiesen, die Signalisation Tempo-30-Zone an der Loëstrasse gemäss Publikation vom 15. Januar 2016 nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden

Regierungsentscheid zu entfernen. Zur Begründung wurde im Wesentlichen erwogen, der Anschein der Befangenheit der D. _____ als von der Verkehrsordnung selbst betroffene Gutachterin und die Nichtberücksichtigung eines wesentlichen Punktes der kantonale Richtlinie "Verkehrsberuhigung innerorts" durch die Gutachterin führten dazu, dass das Gutachten vom 20. März 2015 nicht als Grundlage für die Verkehrsordnung Tempo-30-Zone auf der Loëstrasse dienen könne. Falls die Stadt C. _____ an einer Tempo-30-Zone auf

- 5 - der Loëstrasse festhalten wolle, müsse dies mit einem neuen Gutachten bzw. Obergutachten begründet werden. Der Regierungsentscheid vom 13. Februar 2017 erwuchs unangefochten in Rechtskraft.

E. 5.1

Die Beschwerdeführerinnen bestreiten, dass die Voraussetzungen für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erfüllt sind und die Einführung der Tempo-30-Zone auf dem besagten Abschnitt der Loëstrasse verhältnismässig ist. Zudem erachten sie die in diesem Zusammenhang erstellten Gutachten in mehrfacher Hinsicht als unvollständig und ungenügend.

E. 5.2

Die Anordnung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist nur gestützt auf ein vorgängig zu erstellendes Gutachten zulässig (BGE 139 II 145 E.4.3). Dieses hat aufzuzeigen, dass die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV). Art. 3 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) umschreibt den Inhalt des zu erstellenden Gutachtens näher. Danach handelt es sich um einen Kurzbericht, der namentlich eine Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen (lit. a), eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung (lit. c) und eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen (lit. g), umfasst.

- 19 - 5.3.1. Die Beschwerdeführerinnen bemängeln, die Darlegungen in den Gutachten seien zu wenig konkret. Das bfu-Gutachten beschränke sich auf die Feststellung, dass viele Ausfahrten auf der westlichen Seite der Loëstrasse aufgrund der dortigen Bäume Sicherheitsdefizite aufwiesen, ohne aber auf konkrete Ausfahrten einzugehen. Sie hätten zusammen mit ihrem Rechtsvertreter jede einzelne Ausfahrt besichtigt und bei keiner davon ein Sicherheitsdefizit feststellen können. Diese gemachte Feststellung decke sich mit dem Umstand, dass es wegen des angeblichen Sicherheitsdefizits noch nie einen Unfall auf der Loëstrasse gegeben habe. 5.3.2. Dieser Argumentation kann nicht gefolgt werden.

Abgesehen davon, dass sich gemäss R+K-Gutachten vom 22. Juni 2017 durchaus auch ein polizeilich registrierter Einbiegeunfall ereignet hat, wobei von der Polizei nicht erfasste Unfälle nicht in der Zusammenstellung erschienen (S. 20 f.), kann aus der vom bfu-Gutachter errechneten, im Vergleich zum Erfahrungswert unterdurchschnittlichen realen Unfallrate (vgl. bfu-Gutachten vom 11. Juni 2019 S. 16) für sich allein nicht geschlossen werden, es liege kein Sicherheitsdefizit aufgrund der Baumreihe auf der westlichen Seite der Loëstrasse vor. Massgeblich dafür sind vielmehr die sich aufgrund der vorherrschenden Gegebenheiten im Bereich der Loëstrasse ergebenden Sichtverhältnisse. Wenn die Beschwerdeführerinnen aufgrund einer eigenen Besichtigung der privaten

Ausfahrten zum Schluss gelangen, es bestehe nirgends ein Sicherheitsdefizit, stellen sie den gutachterlichen Ausführungen bloss ihre eigene Sichtweise entgegen, welche bereits mangels fachmännischer Qualifikation keine ernsthaften Zweifel an der Schlüssigkeit des Gutachtens zu erwecken vermag. Der Experte führte im bfu-Gutachten gestützt auf die auch für private Zufahrten geltende VSS-Norm 40 273 aus, diese verlange, dass das geschwindigkeitsabhängige Sichtfeld "von allen Hindernissen frei zu halten sei, die ein Motorfahrzeug oder ein

- 20 - leichtes Zweirad verdecken könnten." Konkret werde bei einer Knotenzufahrtsgeschwindigkeit von 50 km/h verlangt, dass von einer Beobachtungsdistanz von 3 m hinter der (imaginären) Wartelinie eine sog. Sichtlinie zu legen sei, welche in beide Richtungen nach 50 m (bei Tempo 30 nach 20 m) die Fahrlinie der Motorfahrzeuge kreuze. Vor diesen Linien dürften gemäss der genannten Norm auf einer Höhe zwischen 0.6 m und 3 m über dem Boden keine Hindernisse stehen. In diesem Sinne bestünden bei vielen Ausfahrten auf der westlichen Seite der Loëstrasse Sicherheitsdefizite (vgl. bfu-Gutachten vom 11. Juni 2019 S. 8). Zudem hielt der Gutachter fest, gemäss der VSS-Norm 40 241 müssten Fahrzeuglenker bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h den gesamten sog. Annäherungsbereich der Fussgänger aus einer Distanz von 55 m einsehen und die Querungsanlage als Gesamtes aus einer Distanz von 110 m erkennen können. Aufgrund der Baumreihe auf der westlichen Strassenseite der Loëstrasse könne diese Forderung für Fussgänger, welche beim Fussgängerstreifen "Kreuzspital" die Loëstrasse Richtung Osten queren wollten, nicht erfüllt werden (vgl. bfu- Gutachten vom 11. Juni 2019 S. 9). Zwar ist den Beschwerdeführerinnen darin beizupflichten, dass nähere Angaben im bfu-Gutachten zu den Sichtweiten bei den in die Loëstrasse von Westen einmündenden Zufahrten wünschenswert gewesen wären. Soweit die Beschwerdeführerinnen jedoch davon ausgehen, dass die einzelnen Ausfahrten nicht begutachtet worden seien bzw. dem Gutachter ausser ein paar Fotos keine Informationen vorgelegen hätten, verkennen sie, dass dieser nachweislich am 25. März 2019 eine Besichtigung durchgeführt hat, auf der seine Beurteilung beruht (vgl. bfu-Gutachten vom 11. Juni 2019 S. 5). Zudem sprechen die in den Akten liegenden Fotos (vgl. R+K-Gutachten vom 22. Juni 2017 S. 18 und gleiche Fotos in der Fotodokumentation im Anhang) genauso wie die anlässlich des Augenscheins vom 23. Februar 2022 gemachten Feststellungen zu den örtlichen Gegebenheiten für die gutachterliche Schlussfolgerung. So

- 21 - konnte bei fast allen Hauszufahrten auf der westlichen Seite der Loëstrasse im besagten Teilstück bestätigt werden, dass die bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h einzuhaltenden Knotensichtweiten von mindestens 50 m – auch ohne deren genaue Vermessung – meistens in beide, zumindest aber in eine Richtung, deutlich unterschritten werden (vgl. Augenscheinprotokoll mit entsprechender Fotodokumentation; nachfolgende Erwägung 6.4.5). Dies kann denn auch aus den GIS-Daten der Stadt C._____ mit Orthofoto abgeleitet werden. So lässt sich anhand des entsprechenden GIS- Stadtplans unter Berücksichtigung der anzuwählenden Funktionen "Stadtbäume" und "Baumkataster: Fruchtbäume" sowie "Messen" ebenfalls feststellen, dass die erforderlichen Knotensichtweiten bei vielen Grundstückszufahrten auf der westlichen Seite der Loëstrasse im vorliegend fraglichen Abschnitt aufgrund der die Ausfahrten säumenden Bäume klar unterschritten werden. Im Übrigen erweist sich das bfu- Gutachten nicht schon deshalb als mangelbehaftet, nur weil diesem die massgeblichen VSS-Normen nicht beigelegt wurden. Vielmehr enthält es die für die Nachvollziehbarkeit der

gutachterlichen Ausführungen massgeblichen Erklärungen selbst (vgl. insbesondere Grafiken auf S. 9), wobei weiterführende Informationen der beigebrachten Fachbroschüre "Sicht an Verzweigungen und Grundstückszufahrten" entnommen werden können. 5.4.1. Sodann kritisieren die Beschwerdeführerinnen, in den Gutachten seien mögliche, zu ergreifende Massnahmen pauschal als untauglich oder unverhältnismässig abgetan worden. Gänzlich ungeprüft geblieben seien die gemäss VSS-Norm vorgesehenen Massnahmen bei ungenügenden Knotensichtweiten, wie geeignete Signalisationen, farbliche Markierungen, kleine Schwellen bei der Ausfahrt, Rechtsabbiegebote oder die Anbringung eines Spiegels. Zudem gingen die Gutachten ohne

- 22 - nähere Begründung davon aus, dass die Fällung der relevanten Bäume unverhältnismässig sei. 5.4.2. Diese Vorbringen erweisen sich als unbegründet. Der in der Replik erneut erhobene Vorwurf, wonach die Verhältnismässigkeit eines Verkehrsspiegels nicht geprüft worden sei, findet keine Stütze in den Akten. So setzte sich das bfu-Gutachten vom 11. Juni 2019 ausdrücklich damit auseinander und hielt fest, dass Verkehrsspiegel Massnahmen darstellten, die in der Regel zu einer falschen Sicherheit führten, weil sie ein verzerrtes und seitenverkehrtes Bild zeigten, bei Kälte beschlagen würden und die Geschwindigkeit damit nur schwer eingeschätzt werden könne (S. 21). Auch äusserten sich die Gutachter zur Entfernung der Bäume als alternative Massnahme und kamen dabei übereinstimmend zum Schluss, dass sich ein solches Vorgehen als unverhältnismässig erweise, zumal die relevanten Bäume bei allen Ausfahrten bzw. die Mehrheit der Bäume gefällt werden müssten, um die nötigen Sichtweiten bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu erreichen (vgl. bfu- Gutachten vom 11. Juni 2019 S. 21 und R+K-Gutachten vom 22. Juni 2017 S. 26). Dies leuchtet insoweit ein, als es im fraglichen Abschnitt der Loëstrasse viele, von Bäumen gesäumte Grundstückszufahrten gibt (vgl. den dem R+K-Gutachten vom 22. Juni 2017 beigelegten Massnahmenplan Tempo-30-Zone Loëstrasse und den GIS-Stadtplan der Stadt C._____ mit den anzuwählenden Funktionen " Stadtbäume " und " Baumkataster: Fruchtbäume "), welche von westlicher Seite in die Loëstrasse einmünden, weshalb es nahe liegt, dass ein erheblicher Teil der bestehenden Baumreihe von einer Fällung betroffen wäre. Dies konnte denn auch anlässlich des Augenscheins vom 23. Februar 2022 verifiziert werden (vgl. Fotodokumentation zum Augenschein). Insofern setzten sich die Gutachter entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerinnen im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung nachvollziehbar mit den wesentlichen Alternativen zur Einführung einer Tempo-30-Zone

- 23 - auseinander. Dass sie sich nicht auch noch zu weiteren möglichen Massnahmen geäussert haben, tut der Zuverlässigkeit ihrer Expertise keinen Abbruch, zumal es sich bei dem gemäss Art. 3 Ingress der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen eingeholten Gutachten lediglich um einen Kurzbericht handeln muss und auch gemäss der kantonalen Richtlinie " Verkehrsberuhigung innerorts " keine umfassende Prüfung von jeglichen möglichen Alternativen gefordert wird (vgl. S. 8).

E. 5.5

Schliesslich geht aus dem R+K-Gutachten vom 22. Juni 2017 hervor, dass mit der Anordnung der Tempo-30-Zone im besagten Teilstück der Loëstrasse die Verkehrssicherheit erhöht werden soll, wobei insbesondere der bessere Schutz des Fussgänger- und Fahrradverkehrs sowie die Steigerung der Sicherheit auf den Schulwegen bezweckt wird (S. 6). Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerinnen entsprechen die beiden Gutachten der bfu und von E._____ zusammen somit den massgeblichen

bundes- und kantonsrechtlichen Anforderungen. Vor diesem Hintergrund kann auf weitere Beweisvorkehrungen im Sinne einer Einholung eines weiteren Gutachtens verzichtet werden, zumal das streitberufene Gericht aufgrund der bereits abgenommenen Beweise seine Überzeugung gebildet hat und annehmen kann, dass diese Überzeugung durch weitere Beweiserhebungen nicht geändert würde (vgl. BGE 141 I 60 E.3.3, 136 I 229 E.5.3, 134 I 140 E.5.3; Urteile des Bundesgerichts 2D_16/2021 vom 17. August 2021 E.3.3.1, 2C_148/2019 vom 27. Mai 2019 E.2.2).

E. 6

In der Folge beauftragte die Stadtpolizei C. _____ (nachfolgend: Stadt-polizei) die E. _____ mit der Erstellung eines Gutachtens zur Ein-führung einer Tempo-30-Zone auf der Loëstrasse zwischen dem Abschnitt Haus Nr. 102 und der Einmündung Kreuzgasse. Das Gutachten (nachfol-gend: R+K-Gutachten) wurde am 22. Juni 2017 erstattet. Gestützt darauf verfügte der Dienststellenleiter der Stadtpolizei am 27./28. Juni 2017 die Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Loëstrasse im besagten Ab-schnitt. Die Verkehrsanordnung wurde im Amtsblatt der Stadt C. _____ vom 7. Juli 2017 publiziert.

E. 6.1

Umstritten ist sodann, ob die Voraussetzungen für ein Abweichen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit im Sinne von Art. 108 Abs. 2 SSV gegeben sind.

E. 6.2

Die Regierung begründet im angefochtenen Entscheid die Anordnung einer Tempo-30-Zone auf dem nördlichen Abschnitt der Loëstrasse damit,

- 24 - dass wegen den aufgrund der Baumreihe auf der westlichen Strassenseite ungenügenden Sichtweiten ein gravierendes Sicherheitsdefizit besteht, womit sie Art. 108 Abs. 2 lit. a SSV als erfüllt ansah (vgl. insbesondere E.10b des angefochtenen Entscheids vom 4. August 2020). Der Stadtrat erachtete in seinem Entscheid vom 6. März 2018 aufgrund der im Perimeter der vorgesehenen Tempo-30-Zone vorhandenen sensiblen Nutzungen, wie Kindergärten, Schulen, Alters- und Pflegeheime sowie Spitäler, durch die schwächsten Verkehrsteilnehmer zudem Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV als gegeben (vgl. E.9b des besagten Entscheids). Daran hielt die Stadt C. _____ auch in ihrer Vernehmlassung vom 29. September 2020 im vorliegenden Verfahren fest (vgl. namentlich Ziff. 7 S. 4). Den Beschwerdeführerinnen stand es offen, sich dazu in ihrer Replik vom 26. November 2020 zu äussern (vgl. S. 8). Da im verwaltungsgerichtlichen Verfahren der Grundsatz der Rechtsanwendung von Amtes wegen (*iura novit curia*) gilt, kann das streitberufene Gericht die vorgesehene Tempo-30-Zone im nördlichen Abschnitt der Loëstrasse entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerinnen auch unter diesem, vom Streitgegenstand erfassten Aspekt prüfen.

E. 6.3

Dabei ist zu beachten, dass Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden sind. Die zuständigen Behörden besitzen dabei einen erheblichen Gestaltungsspielraum (zum Ganzen: BGE 139 II 145 E.5; Urteile des Bundesgerichts 1C_618/2018 vom 20. Mai 2019 E.2.2, 1C_117/2017 und 1C_118/2017 vom 20. März 2018 E.3.3, in: URP 2018 S. 660). 6.4.1. Mit Blick auf Art. 108 Abs. 2 lit. a SSV lässt sich dem bfu-Gutachten vom 11. Juni 2019 insbesondere entnehmen, dass bei vielen privaten Grundstückszufahrten auf der westlichen Seite der

Loëstrasse im hier massgeblichen Abschnitt die bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in der VSS-Norm 40 273

- 25 - ausgewiesenen Knotensichtweiten aufgrund der bestehenden Baumreihe nicht eingehalten werden können, was ein gewichtiges Sicherheitsdefizit darstellt (S. 8 und S. 18). Dazu wird im Gutachten weiter ausgeführt, die Baumreihe beeinträchtigt nicht nur die Sicht von querenden Fussgängern bzw. ausfahrenden Fahrzeugen. Dieses Defizit bestehe gegenseitig: Fahrzeuglenker, die auf der Loëstrasse fahren, müssten genauso in der Lage sein, Verkehrsteilnehmer wahrnehmen zu können, die im Begriff seien, auf die Loëstrasse einzumünden. In dieser Hinsicht könne sich insbesondere der "Palisadeneffekt" der Baumreihe fatal auswirken. Denn einerseits könnten unter bestimmten Winkeln das Trottoir bzw. die Ausfahrten überhaupt nicht eingesehen werden und andererseits könnten ebenso Fussgänger mit ihrer schmalen und hohen Silhouette zwischen den einzelnen Bäumen sozusagen kaschiert werden. Besonders ins Gewicht fielen diese Defizite beim westlichen Annäherungsbereich des Fussgängerstreifens bei der Haltestelle "Kreuzspital" sowie bei vielen privaten Zufahrten (vgl. bfu-Gutachten vom 11. Juni 2019 S. 12 f.). 6.4.2. Die Beschwerdeführerinnen wenden dagegen ein, sie hätten zusammen mit ihrem Rechtsvertreter alle Ausfahrten auf der Loëstrasse besichtigt, wobei bei keiner einzigen davon die Sicht dermassen verdeckt gewesen sei, dass herannahende Fahrzeuge nicht hätten erkannt werden können. Zudem handle es sich um private Ausfahrten und die Benutzer dieser Ausfahrten würden die Situation bestens kennen. Somit bestehe kein Sicherheitsdefizit. Diese gemachte Feststellung decke sich mit dem Umstand, dass es wegen des angeblichen Sicherheitsdefizits noch nie einen Unfall auf der Loëstrasse gegeben habe. Ausserdem werde bestritten, dass die VSS-Normen überhaupt zur Anwendung gelangen könnten. Diese verlangten denn auch, dass das Hindernis ein Motorfahrzeug oder ein leichtes Zweirad vollständig verdecke. Dies sei bei keiner Ausfahrt auf der westlichen Seite der Loëstrasse der Fall. Bei allen Zufahrten seien Motorfahrzeuge und leichte Zweiräder ganz oder

- 26 - zumindest teilweise sichtbar. Auch werde bestritten, dass der sog. Palisadeneffekt dafür verantwortlich sei, dass die Erschliessung der privaten Grundstücke unsicher sei. 6.4.3. Soweit sich die Kritik der Beschwerdeführerinnen – wie bereits dargelegt – nicht ohnehin darin erschöpft, die eigene Sichtweise zu den Sichtverhältnissen bei den privaten Grundstückszufahrten auf der westlichen Seite der Loëstrasse darzutun, welche von vornherein kein triftiger Grund für ein Abweichen von der verkehrstechnischen Fachbeurteilung des bfu-Gutachtens darzustellen vermag, verfangen ihre Einwände nicht. Die VSS-Normen sind zwar nicht per se verbindlich, sondern nur kraft Verweisung des kantonalen Rechts (Urteil des Bundesgerichts 1C_280/2009 vom 24. November 2009 E.2). Sie können aber für die Beurteilung des Ausbaustandards von Strassen herangezogen werden (Urteil des Bundesgerichts 1C_275/2017 vom 18. Januar 2018 E.2.2.1), was denn auch bei der Anordnung von Temporeduktionen gemacht wird (vgl. VGU U 18 17 vom 12. Februar 2019 E.3.3.5). Dabei sind die VSS-Normen – sofern das kantonale Recht nichts Anderes vorsieht – nicht schematisch und starr, sondern verhältnismässig, unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse anzuwenden (Urteile des Bundesgerichts 1C_147/2015 vom 17. September 2015 E.6.1.1 und 1C_597/2014 vom 1. Juli 2015 E.4.1 mit Hinweisen), wobei den zuständigen Behörden ein erheblicher Spielraum zusteht (Urteile des Bundesgerichts 1C_330/2017 vom 7. März 2018 E.5.2 und 1C_275/2017 vom 18. Januar 2018 E.2.2.1 mit Hinweisen). 6.4.4. Wenn die Beschwerdeführerinnen das

Bestehen eines Sicherheitsdefizits damit negieren, dass bei keiner Ausfahrt auf der westlichen Seite der Loëstrasse Motorfahrzeuge oder leichte Zweiräder aufgrund der dortigen Baumreihe vollständig verdeckt würden, verkennen sie, dass selbst aus der von ihnen wiedergegebenen Ziff. 10 der einschlägigen VSS-Norm (SN 640 273a) hervorgeht, dass das Sichtfeld von Hindernissen

- 27 - freizuhalten ist, die ein Motorfahrzeug oder ein leichtes Zweirad verdecken könnten. Massgeblich ist somit, dass das geforderte Sichtfeld optisch hindernisfrei ist, was denn auch aus Ziff. 10 Abs. 2 der SN 640 273a sowie aus dem bfu-Gutachten vom 11. Juni 2019 (S. 8) bzw. der beigelegten Fachbroschüre "Sicht an Verzweigungen und Grundstückszufahrten" hervorgeht (S. 3). Danach muss in der Regel das Sichtfeld in einem Höhenbereich zwischen 0.6 m und 3 m über der Fahrbahn hindernisfrei sein. Ob die sich im Sichtfeld befindenden Bäume mehr oder weniger als 50 cm Durchmesser aufweisen, kommt es per se entgegen der von den Beschwerdeführerinnen am Augenschein geäusserten Auffassung folglich nicht an. Dies leuchtet denn auch insoweit ein, als ein hindernisfreies Sichtfeld nicht nur dazu dient, andere Verkehrsteilnehmer – auch solche mit schmaleren Silhouetten, wie Fahrradfahrerinnen und -fahrer – tatsächlich wahrzunehmen, sondern auch, um die von diesen gefahrenen Geschwindigkeiten abschätzen zu können, so dass sicher in den vortrittsberechtigten Verkehr eingebogen werden kann (vgl. Ziff. 2 der SN 640 273a). 6.4.5. Im bfu-Gutachten vom 11. Juni 2019 wurden bei den privaten Grundstückszufahrten auf der westlichen Seite der Loëstrasse im hier massgebenden Teilstück Sicherheitsdefizite festgestellt, weil die Knotensichtweiten von 50 m bei einer Zufahrtsgeschwindigkeit von 50 km/h und einer Beobachtungsdistanz von 3 m aufgrund der dort bestehenden Bäume nicht eingehalten werden, mithin vor diesen Linien auf der Höhe von 0.6 m und 3 m über dem Boden Sichthindernisse bestehen (S. 8). Triftige Gründe, um von dieser verkehrstechnischen, aufgrund einer eigenen Besichtigung der örtlichen Verhältnisse getroffenen Fachbeurteilung abzuweichen, sind keine ersichtlich und werden auch von den Beschwerdeführerinnen nicht in rechtsgenügender Weise dargetan. Aus der VSS-Norm 640 273a geht zusammen mit der dem bfu-Gutachten beigelegten Fachbroschüre "Sicht an

- 28 - und Grundstückszufahrten" vielmehr hervor, dass die erforderliche Sichtweite bei einer Zufahrtsgeschwindigkeit von 50 km/h sogar zwischen 50 m und 70 m liegt, wobei die Beobachtungsdistanz, d.h. der Abstand zwischen dem Beobachtungspunkt und dem nächstgelegenen Rand des vortrittsberechtigten Fahrstreifens, innerorts in der Regel 3 m beträgt (vgl. besagte VSS-Norm, Abschnitt B Ziff. 5 und Abschnitt D Ziff. 11 f.; erwähnte Fachbroschüre S. 4). Angesichts dieser Masse konnte anlässlich des durchgeführten Augenscheins am 23. Februar 2022 bestätigt werden, dass die erforderlichen Knotensichtweiten bei vielen Grundstückszufahrten auf der westlichen Seite der Loëstrasse im hier massgeblichen Abschnitt aufgrund der die Ausfahrten säumenden Bäume derart klar unterschritten wurden, dass sich eine genaue Nachmessung erübrigte (vgl. Fotodokumentation zum Augenschein). Dies trifft zunächst auf die Hauszufahrt an der Loëstrasse 151 zu, bei der die einzuhaltende Knotensichtweite in beide Richtungen deutlich unterschritten wird (vgl. Fotodokumentation zum Augenschein S. 8). Dasselbe gilt sodann in Bezug auf die Grundstückszufahrten an der Loëstrasse 127, 131, 149 und 175 (vgl. Fotodokumentation zum Augenschein S. 3, S. 9 und S. 11 ff.). Des Weiteren ist betreffend die Hauszufahrten an der Loëstrasse 99, 117, 145 und 165 entweder in Bezug auf die nördliche oder südliche Richtung von einer klaren Unterschreitung der erforderlichen

Knotensichtweite auszu- gehen (vgl. Fotodokumentation zum Augenschein S. 5, S. 10 und S. 15 f.). Schliesslich ist auf die auf den Grundstückszufahrten auf der westlichen Seite der Loëstrasse im besagten Abschnitt parkierten Fahrzeuge hinzu- weisen, welche für das Einmünden in die Loëstrasse – je nach Platzver- hältnissen – entweder zunächst auf der Ausfahrt bzw. dem Trottoir wen- den oder aber direkt rückwärts auf die Loëstrasse hinausfahren müssen (vgl. Fotodokumentation zum Augenschein S. 8, S. 13, S. 15 und S. 17). Insofern besteht bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ein gewichtiges Sicherheitsdefizit. Zwar ist aufgrund der vorherr- schenden Sichtverhältnisse im besagten Strassenabschnitt teilweise gar

- 29 - anzunehmen, dass die bei einer Zufahrtsgeschwindigkeit von 30 km/h der vortrittsberechtigten Motorfahrzeuge erforderlichen Knotensichtweiten von

E. 6.5

Was den Herabsetzungsgrund von Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV (besonderer Schutz bestimmter Strassenbenützer) anbelangt, lässt sich dem R+K- Gutachten vom 22. Juni 2017 zu den Schulwegen entnehmen, dass die Stadt C. _____ insgesamt neun Schulstandorte für Primarschulklassen habe. Die Kinder, welche im Gebiet Loëstrasse wohnten, gingen entweder im Schulhaus Masans (an der Masanserstrasse 223) oder im Schulhaus Montalin (Splügenstrasse 4) zur Schule. Unabhängig davon, in welches Schulhaus die Kinder gingen, bilde die Loëstrasse für die östlich davon wohnenden Kinder ein Teil ihres Schulweges. Zu den östlich und westlich an der Loëstrasse liegenden Kindergärten (Loëstrasse 117 bzw. 124) wurde im R+K-Gutachten festgehalten, die Kinder der umliegenden Quartiere gingen in die Kindergärten Loë, welche vier Klassen umfassten. Der Schulweg der Kindergärtner führe über eine bestimmte Länge entlang der Loëstrasse (S. 19). Soweit die Regierung im angefochtenen Entscheid vom 4. August 2020 gestützt auf das bfu-Gutachten bemängelt, dem R+K- Gutachten vom 22. Juni 2017 fehle es an einer Bewertung der Sicherheitslage der betroffenen Schüler und Kindergärtner, und daraus schliesst, dass dieser Punkt – wenn überhaupt – in der Gesamtabwägung nur insoweit verstärkt berücksichtigt werden könne, als tatsächlich konkrete Sicherheitsdefizite für Fussgänger bestünden (vgl. E.9h des besagten Entscheids), was sie letztlich aufgrund der ungefährlichen Gehwegsituation entlang der Loëstrasse verneint (vgl. E.10b und E.9c des besagten Entscheids), kann ihr nicht gefolgt werden. Vielmehr liegt insbesondere aufgrund der im R+K-Gutachten vom 22. Juni 2017 abgebildeten möglichen Schulwegrouten der Kindergärtner und Primarschülerinnen und -schüler (vgl. S. 19) auf der Hand, dass der hier umstrittene Abschnitt der Loëstrasse von Schul- und Kindergartenkindern genutzt und von diesen teilweise überquert werden muss, um in die an der

- 33 - Loëstrasse bzw. in der Nähe liegenden Bildungseinrichtungen zu gelangen. Dies trifft – wie im R+K-Gutachten vom 22. Juni 2017 plausibel dargelegt – insbesondere für die östlich der Loëstrasse wohnenden Primarschülerinnen und -schüler zu, welche die Schulhäuser Masans und Montalin, aber auch die an der Loëstrasse gelegene Tagesschule besuchen (vgl. hierzu Übersicht über die wichtigen Einrichtungen entlang der Loëstrasse im R+K-Gutachten vom 22. Juni 2017 S. 9), und auf diejenigen Kindergartenkinder zu, welche den Kindergarten auf der – im Vergleich zu ihrem Wohnort – gegenüberliegenden Seite der Loëstrasse besuchen. Zudem stellte der Stadtrat in seinem Entscheid vom 6. März 2018 des Weiteren zu Recht fest, dass es im Bereich des Perimeters der geplanten Tempo-30-Zone mit dem Alters- und Pflegeheim Loëgarten sowie den beiden Spitälern (Kreuz- und Kantonsspital) weitere sensible Nutzungen gibt (vgl. S. 12; vgl. ferner R+K-Gutachten vom

22. Juni 2017 S. 9 f.), so dass die Loëstrasse im fraglichen Abschnitt neben Primarschul- und Kindergartenkindern auch von betagten Personen frequentiert wird. Diese schwächeren Verkehrsteilnehmer bedürfen zweifelsfrei eines besonderen Schutzes. Das Bundesgericht hat denn auch bei vergleichbaren Ausgangslagen die als erfüllt erachtete Voraussetzung gemäss Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV geschützt (vgl. hierzu Urteile des Bundesgerichts 1C_121/2017 vom 18. Juli 2017 E.3.4.4 und 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E.5.3). Die Annahme dieses Herabsetzungsgrunds drängt sich vorliegend umso mehr auf, als – wie bereits aufgezeigt – gemäss bfu-Gutachten vom 11. Juni 2019 beim Fussgängerstreifen "Kreuzspital" namentlich aufgrund der durch die dortigen Bäume verdeckten Einsehbarkeit des Annäherungsbereichs der Fussgänger bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sowie des Palisadeneffekts der Baumreihe unbestrittenermassen ein gewichtiges Sicherheitsdefizit besteht, durch welches die dort querenden Primarschul- und Kindergartenkinder sowie die betagten Personen besonders gefährdet werden. Dies gilt im Speziellen für die Zeit der Bauarbeiten am

- 34 - Kantonsspital, da aufgrund der Baustellen mit mehr Schwerverkehr zu rechnen ist (vgl. R+K-Gutachten vom 22. Juni 2017 S. 13). Insofern liegt ein taugliches Kriterium vor, um die Einführung einer Tempo-30-Zone auf dem nördlichen Teilstück der Loëstrasse zu rechtfertigen.

E. 6.6

Ob zusätzliche Herabsetzungsgründe gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV vorliegen, kann somit dahingestellt bleiben.

E. 7

Die dagegen von A. _____ und der B. _____ am 14. Juli 2017 beim Stadtrat erhobene Beschwerde wurde mit Entscheid vom 6. März 2018 teilweise gutgeheissen und die Tempo-30-Zone auf der Loëstrasse zwischen dem Abschnitt Haus Nr. 102 und der Einmündung Kreuzgasse auf die Dauer des Bauvorhabens des Kantonsspitals Graubünden beschränkt. Im Übrigen bestätigte der Stadtrat die Verkehrsanordnung der Stadtpolizei gemäss Publikation im Amtsblatt der Stadt C. _____ vom 7. Juli 2017.

E. 7.1

Schliesslich wird die Verhältnismässigkeit der vorgesehenen Tempo-30-Zone von den Beschwerdeführerinnen in Abrede gestellt. 7.2.1. Soweit die Beschwerdeführerinnen vorbringen, der Einführung der vorgesehenen Tempo-30-Zone auf dem besagten Teilstück der Loëstrasse fehle es an einem öffentlichen Interesse, verkennen sie, dass diese Verkehrsbeschränkung – wie im R+K-Gutachten vom 22. Juni 2017 dargelegt (S. 6) – die Erhöhung der Verkehrssicherheit in diesem Strassenabschnitt bezweckt und dem Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer dient. Diese Anliegen liegen klar im öffentlichen Interesse. Wenngleich die Sichtverhältnisse bei den Grundstückszufahrten und Einmündungen in die Loëstrasse auf deren westlichen Seite aufgrund der dortigen Bäume auch bei Einführung von Tempo-30 teilweise eingeschränkt wären, kann die vorgesehene Anordnung nicht als zweckuntauglich qualifiziert werden. Vielmehr verkürzt sich der Brems- bzw. Anhalteweg von Motorfahrzeugen durch die Herabsetzung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h erheblich (vgl. Fachbroschüre der bfu "Mit Tempo 30 die Verkehrssicherheit erhöhen", Bern 2020, S. 8) und das Sichtfeld würde sich vergrössern, so dass Gefahrensituationen im Randbereich deutlich früher erkannt werden könnten (vgl. R+K-Gutachten vom 22. Juni 2017 S. 7, einschliesslich die dortige

Abbildung). Dadurch würden sich nicht nur die Sicherheitsdefizite bei den privaten Ausfahrten auf die Loëstrasse massgeblich entschärfen lassen, sondern auch den besonderen Schutzbedürfnissen von

- 35 - Kindergarten- und Primarschulkindern sowie von betagten Personen nachgekommen. Da die vorgesehene Tempo-30-Zone somit die Verkehrssicherheit erhöht, kann ihr ihre Eignung entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerinnen nicht abgesprochen werden.

7.2.2. In Zusammenhang mit der Eignung einer Tempo-30-Zone im besagten Abschnitt der Loëstrasse berufen sich die Beschwerdeführerinnen ferner auf Art. 4 Abs. 1 SVG. Danach dürfen Verkehrshindernisse nicht ohne zwingende Gründe geschaffen werden; sie sind ausreichend kenntlich zu machen und möglichst bald zu beseitigen. Die Beschwerdeführerinnen machen dabei für den Fall, dass bereits teilweise Sichthindernisse massgeblich seien, geltend, die Bäume auf der westlichen Seite der Loëstrasse würden ein solches Hindernis darstellen, auch wenn eine Tempo-30-Zone eingeführt würde, so dass sie ohnehin von der Stadt C. _____ beseitigt werden müssten. Dem ist entgegenzuhalten, dass Art. 4 Abs. 1 SVG von Verkehrshindernissen spricht, worunter alle möglichen vorübergehenden Hindernisse verstanden werden, die geeignet sind, den Verkehr auf öffentlichen Strassen zu behindern, indem sie den Raum, der für diesen zur Verfügung steht, nach oben oder zur Seite hin verengen, oder die Verkehrsteilnehmer gefährden. Die Behinderung oder Gefährdung des Verkehrs und der Verkehrsteilnehmer kann sowohl von Gegenständen ausgehen, die sich auf, oberhalb oder unterhalb der öffentlichen Strasse befinden, als auch aus der Beschaffenheit der Strasse selbst resultieren (vgl. WALDMANN/KRAEMER, in: NIGGLI/PROBST/WALDMANN [Hrsg.], Basler Kommentar Strassenverkehrsgesetz, Basel 2014, Art. 4 Rz. 5). Darunter fallen gemeinhin etwa Sperrgut und andere Materialablagerungen, Baumaterial, tiefhängende Drähte und Stahlwinden oder in die Strasse hineinragende Äste eines Baumes (vgl. WALDMANN/KRAEMER, a.a.O., Art. 4 Rz. 6; WEISSENBERGER, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Aufl., Zürich/St. Gallen 2015, Art. 4 Rz. 4).

- 36 - Letzteres geht denn auch aus dem von den Beschwerdeführerinnen angeführten BGE 112 II 439 hervor, gemäss welchem Eigentümer, welche die in die Strasse hineinragenden Äste eines Baumes nicht vorschriftsgemäss zurückschneiden, aus unerlaubter Handlung schadenersatzpflichtig werden können (vgl. insbesondere E.1b des besagten Urteils). In der bfu-Fachbroschüre "Sicht an Verzweigungen und Grundstückszufahrten" wird zu diesem Urteil ausgeführt, dem Eigentümer sei jede Anpflanzung verboten, welche die Sicherheit des Verkehrs gefährde; so seien z.B. Pflanzungen, welche die Übersicht über die Strasse erheblich erschweren, untersagt (S. 2). Im vorliegenden Fall handelt es sich bei der auf der westlichen Seite der Loëstrasse befindlichen Bepflanzung aber nicht um Bäume, die in den öffentlichen Strassenbereich hineinragen und dadurch den den Verkehrsteilnehmern zur Verfügung stehenden Raum in gefährlicher Weise einengen. Insofern handelt es sich auch nicht um Verkehrshindernisse, welche die ungehinderte Befahrung der Strasse erschweren. Vielmehr wird die vorgesehene Tempo-30-Zone im besagten Strassenabschnitt namentlich damit gerechtfertigt, dass aufgrund der bestehenden Baumallee bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wegen ungenügender Sichtweiten bei den Grundstückszufahren bzw. beim Fussgängerstreifen bei der Haltestelle "Kreuzspital" Sicherheitsdefizite bestehen. Im Vergleich dazu kann infolge der – wenn überhaupt bestehenden – wesentlich geringeren Abweichung vom VSS-Normwert bei Tempo-30, bei

deren Beurteilung gestützt auf die örtlichen Verhältnisse den zuständigen Behörden ohnehin ein erheblicher Spielraum zusteht, – wie bereits dargelegt – nicht von einer erheblichen Gefährdung der Verkehrssicherheit bzw. Beeinträchtigung der Übersicht über die Strasse gesprochen werden. Soweit der Regelungsgegenstand von Art. 4 Abs. 1 SVG gestützt auf die obigen Ausführungen überhaupt eröffnet sein sollte, kann der Stadt C. _____ entgegen der Auffassung der

- 37 - Beschwerdeführerinnen somit jedenfalls kein missbräuchliches oder widersprüchliches Verhalten vorgeworfen werden.

E. 7.3

Die Beschwerdeführerinnen zweifeln überdies an der Erforderlichkeit der vorgesehenen Tempo-30-Zone. Soweit sie sich auf Massnahmen berufen, welche bei ungenügenden Knotensichtweiten zu prüfen gewesen wären, legen sie nicht dar, dass die geforderte Knotensichtweite bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei einer Beobachtungsdistanz von mindestens 1.5 m bei den privaten Hauszufahrten erreicht würde (vgl. VSS-Norm 640 273a Ziff. 13). Dass dies in Bezug auf sämtliche Grundstückszufahrten auf der westlichen Seite der Loëstrasse im hier massgebenden Abschnitt der Fall ist, war denn auch anlässlich des am

E. 7.4

Schliesslich erweist sich die Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Loëstrasse im Teilstück zwischen dem Haus Nr. 102 und der Einmündung der Kreuzgasse auch bei der vorzunehmenden Interessenabwägung als zumutbar. So ist diese Verkehrsordnung nicht mit gewichtigen Nachteilen für den motorisierten Strassenverkehr verbunden. Abgesehen davon, dass der besagte Abschnitt mit Blick auf seine Funktion – wie bereits dargelegt – schon insoweit zu relativieren ist, als er neben verkehrsorientierten Elementen auch siedlungsbezogene aufweist, insbesondere mit Blick auf die Art der Nutzung (beidseitig vorhandene Wohnhäuser und Tagesschule), ergibt sich für die Fahrzeugführerinnen und -führer bei einer Tempo-30-Signalisation auf der rund 560 m langen Strecke nur ein geringer Zeitverlust (so betrüge die Dauer für die Durchfahrt bei dem bei einer Signalisation von 50 km/h gemessenen V85- Wert von 43 km/h 47 Sekunden und bei 30 km/h 67 Sekunden, was eine Differenz von rund 20 Sekunden ergibt (vgl. R+K-Gutachten vom 22. Juni 2017 S. 13). Demgegenüber verkürzt sich – wie bereits dargelegt – bei einer Temporeduktion auf 30 km/h der Brems- bzw. Anhalteweg von Fahrzeugen massgeblich und die tiefere Geschwindigkeit trägt zugleich dazu bei, dass Gefahrensituationen im Randbereich aufgrund des

- 39 - erweiterten Sichtfelds deutlich früher erkannt werden könnten. Neben der erheblichen Entschärfung der bei den privaten Hauszufahrten und beim Fussgängerstreifen bei der Haltestelle "Kreuzspital" bestehenden Sicherheitsdefizite aufgrund der bestehenden Bäume würde dadurch auch den besonderen Schutzbedürfnissen der schwächsten Verkehrsteilnehmer Rechnung getragen. Wenn die Vorinstanzen vor diesem Hintergrund in Übereinstimmung mit den Einschätzungen der beiden Gutachten die Fällung der Bäume auf der westlichen Seite der Loëstrasse im besagten Abschnitt zwecks Beibehaltung einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h für unverhältnismässig erachteten, ist dies nicht zu beanstanden. Wenngleich nicht die gesamte Baumallee beseitigt werden müsste, wäre davon aufgrund der vielen Grundstückszufahrten und Einmündungen auf die Loëstrasse doch ein nicht unerheblicher Teil des Baumbestandes betroffen (vgl. Fotodokumentation

zum Augenschein und den dem R+K-Gutachten vom 22. Juni 2017 beigegeführten Massnahmenplan Tempo-30-Zone Loëstrasse sowie den GIS-Stadtplan der Stadt C._____ mit den anzuwählenden Funktionen " Stadtbäume" und "Baumkataster: Fruchtbäume"). Da dies ein Eingriff in das Ortsbild darstellen würde und der zuständigen Behörde ohnehin bei der Anordnung von Verkehrsbeschränkungen – wie bereits dargelegt – ein erheblicher Gestaltungsspielraum zukommt, ist die vorgesehene Tempo-30-Zone nicht als unverhältnismässig einzustufen. Die Befürchtung der Beschwerdeführerinnen, wonach bei einer Genehmigung einer Tempo-30-Zone auf dem besagten Abschnitt der Loëstrasse überall solche Zonen gewährt werden müssten, kann nicht geteilt werden. Vielmehr beurteilt sich die Anordnung einer solchen Verkehrsbeschränkung – wie vorliegend – in einer Gesamtwürdigung aller Gegebenheiten des konkreten Einzelfalls. Da die vorgesehene Tempo-30- Zone zudem nicht das gesamte Gebiet der Stadt C._____ umfasst, sondern in örtlicher und zeitlicher Hinsicht beschränkt ist, können die

- 40 - Beschwerdeführerinnen aus der Ablehnung der Initiative "Tempo-30 in ganz C._____ " nichts zu ihren Gunsten ableiten. 8. Nach dem Gesagten erweist sich die Anordnung einer befristeten Tempo- 30-Zone im Teilstück der Loëstrasse zwischen dem Haus Nr. 102 und der Einmündung in die Kreuzgasse als rechtmässig. Die Beschwerde ist damit abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

E. 8

Dagegen liessen A._____ und die B._____ am 9. April 2018 Beschwerde bei der Regierung des Kantons Graubünden erheben. Neben der Aufhebung des Entscheids des Stadtrats vom 6. März 2018 und der Verfügung des Dienststellenleiters der Stadtpolizei vom 27./28. Juni 2017 bzw. der publizierten Verkehrsanordnung im Amtsblatt der Stadt C._____ vom 7. Juli 2017 beantragten sie – unabhängig vom Ausgang des Beschwerdeverfahrens betreffend Einführung einer Tempo-30-Zone – die Entfernung der horizontalen Versätze und der Abweisflächen mit Tafeln auf der Loëstrasse zwischen dem Haus Nr. 102 und der Einmündung Kreuzgasse. Nach Abschluss des Schriftenwechsels holte das DJSG ein

- 6 - Obergutachten der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), Bern, ein, da die Ausführungen im Gutachten der D._____, welches zwar aus formellen Gründen nicht verwertbar sei, doch wesentliche Zweifel am aktuellen R+K-Gutachten aufkommen liessen. Die bfu erstattete ihr Obergutachten (nachfolgend: bfu-Gutachten) am 11. Juni 2019. Auf Anfrage des DJSG wurde dieses seitens der bfu am 26. Juni 2020 hinsichtlich einiger Punkte erläutert.

E. 9

Mit Entscheid der Regierung des Kantons Graubünden vom 4. August 2020 wurde die Beschwerde im Sinne der Erwägungen teilweise gutgeheissen und die Stadt C._____ verpflichtet, die Verkehrsberuhigungselemente in der Tempo-30-Zone gemäss den Erwägungen normkonform zu erstellen oder durch andere normkonforme Lösungen zu ersetzen; im Übrigen wurde die Beschwerde abgewiesen (Dispositiv-Ziff. 1). Zur Begründung wurde im Wesentlichen erwogen, für die Einführung einer Tempo-30-Zone spreche die Problematik der ungenügenden Sichtweiten aufgrund der Baumreihe entlang der westlichen Seite der Loëstrasse. Davon seien verschiedene Stellen und Ausfahrten betroffen. Diese seien zusammen als gravierendes Sicherheitsdefizit einzustufen. Die Einführung einer Tempo-30-Zone und die damit verbundene Reduktion der Geschwin-

digkeit würden zu tieferen Vorgaben für die Sichtweiten führen. Die Mass- nahme erweise sich insoweit als geeignet. Mildere Massnahmen seien nicht ersichtlich, ausser die Baumreihe würde gefällt. Entsprechend der Einschätzung im bfu-Gutachten werde das Fällen der ganzen Baumreihe aufgrund der Grösse und Anzahl der Bäume allerdings nicht als verhält- nismässig erachtet. Die Einführung einer Tempo-30-Zone bezwecke vor- liegend nicht bloss die Erhöhung des Wohlbefindens der schwächeren Verkehrsteilnehmer, sondern diene im Zusammenhang mit den ungenü- genden Sichtweiten der Behebung eines eigentlichen Sicherheitsmankos. Zur Behebung der Sicherheitsdefizite und für die Verkehrssicherheit sei die Einführung einer Tempo-30-Zone geeignet, notwendig und verhältnis-

- 7 - mässig. Des Weiteren seien die seitlichen Einengungen gemäss bfu-Gut- achten zu kurz und der Abstand zwischen ihnen zu gross. Auch sollten die aufgestellten vertikalen Abweistafeln eine Höhe von maximal 60 cm auf- weisen, um nicht sichtbehindernd zu wirken.

E. 9.1

Im Rechtsmittelverfahren hat in der Regel die unterliegende Partei die Kosten zu tragen (Art. 73 Abs. 1 VRG). Mehrere Beteiligte an einem gemeinsam verlangten oder veranlassten Verfahren haften für die Kosten in der Regel solidarisch (Art. 72 Abs. 2 VRG). Die Verfahrenskosten bestehen aus der Staatsgebühr, den Gebühren für die Ausfertigungen und Mitteilungen des Entscheids sowie den Barauslagen (Art. 75 Abs. 1 VRG). Die Staatsgebühr beträgt höchstens CHF 20'000.--; sie richtet sich nach dem Umfang und der Schwierigkeit der Sache sowie nach dem Interesse und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Kostenpflichtigen (Art. 75 Abs. 2 VRG). Vorliegend erscheint eine Staatsgebühr von CHF 4'000.-- angemessen. Sie ist zusammen mit den Kanzleiauslagen den Beschwerdeführerinnen, unter solidarischer Haftbarkeit, aufzuerlegen.

E. 9.2

Bund, Kanton und Gemeinden sowie mit öffentlich-rechtlichen Aufgaben betrauten Organisationen wird in der Regel keine Parteientschädigung zugesprochen, wenn sie in ihrem amtlichen Wirkungskreis obsiegen (Art. 78 Abs. 2 VRG). Davon abzuweichen besteht vorliegend kein Anlass. III. Demnach erkennt das Gericht:

E. 10

Dagegen liessen A. _____ und die B. _____ (nachfolgend: Be- schwerdeführerinnen) am 14. September 2020 Beschwerde beim Verwal- tungsgericht des Kantons Graubünden erheben. Sie beantragten die Auf- hebung von Dispositiv-Ziff. 1 des Entscheids der Regierung des Kantons Graubünden vom 4. August 2020 und des Entscheids des Stadtrats vom 6. März 2018 betreffend Tempo-30-Zone auf der Loëstrasse zwischen dem Haus Nr. 102 und der Einmündung Kreuzgasse sowie der Verfügung Verkehrsordnung Tempo-30-Zone Loëstrasse des Dienststellenleiters der Stadtpolizei vom 27./28. Juni 2017 bzw. der publizierten Verkehrsan- ordnung im Amtsblatt der Stadt C. _____ vom 7. Juli 2017. In prozes- sualer Hinsicht wurde um Gewährung der aufschiebenden Wirkung er- sucht. Zur Begründung brachten die Beschwerdeführerinnen im Wesentli- chen vor, dass die Voraussetzungen nach Art. 108 Abs. 2 lit. a-d SSV nicht erfüllt seien. Auch erweise sich die angefochtene Verkehrsordnung als unverhältnismässig. Die Massnahme sei weder geeignet noch erforder- lich, um die ohnehin nicht vorhandenen Sicherheitsdefizite zu beseitigen. Insbesondere sei die Eignung nicht gegeben, weil mit einer Tempo-30- Zone die

behauptete Gefahr eines Sichthindernisses bei nicht bezeichneten Ausfahrten nicht beseitigt werden könne. Schliesslich fehle es auch an einem öffentlichen Interesse. Der Soverän habe am 18. Mai 2014 die Initiative "Tempo-30 in ganz C." klar abgelehnt und sich für ein leistungsstarkes, übergeordnetes Hauptstrassennetz ausgesprochen. Würde die Loëstrasse als verkehrsorientierte Strasse, die sehr breit und durchgängig mit breiten Trottoirs ausgebaut sei, zur Tempo-30-Zone erklärt, könnte auf jeder beliebigen Strasse in C. eine solche Zone eingeführt werden.

- 8 -

E. 11

In ihrer Vernehmlassung vom 29. September 2020 beantragte die Stadt C. die Abweisung der Beschwerde. Zur Begründung führte sie im Wesentlichen aus, der Einwand der Beschwerdeführerinnen, wonach keine der Voraussetzungen gemäss SSV erfüllt sei, erweise sich als unbegründet. Aus den gutachterlichen Beurteilungen sei zu folgern, dass eine konkrete und aktuelle Gefahr durch den motorisierten Strassenverkehr vorliege, die nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben sei, als mit einer Massnahme zur Temporeduktion. Zudem bedürften die schwächsten Verkehrsteilnehmer wie Kinder, alte, kranke und behinderte Menschen, die im fraglichen Perimeter aufgrund der sensiblen Nutzungen wie Kindergärten, Schulen, Alters- und Pflegeheime sowie Spitäler häufig anzutreffen seien, eines besonderen Schutzes. Mit der Einführung einer Tempo-30-Zone könnten somit diejenigen Zwecke erreicht werden, die mit Art. 108 Abs. 2 lit. a-b SSV angestrebt würden. Sodann liege es auf der Hand, dass mit der vorgesehenen Massnahme einer Temporeduktion die in den Gutachten erwähnten Sicherheitsdefizite zwar nicht ganz beseitigt, aber doch erheblich entschärft werden könnten. Auf jeden Fall könne die geplante Tempo-30-Zone nicht als zweckuntauglich qualifiziert werden, weshalb ihr auch die Eignung nicht abzuspochen sei. Schliesslich sei es bei der Ablehnung der Initiative aus dem Jahr 2014 um eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 in C. gegangen. Davon könne vorliegend nicht die Rede sein, weshalb nicht ernsthaft behauptet werden könne, für die kurze Strecke auf der Loëstrasse fehle es an einem öffentlichen Interesse.

E. 12

Mit Vernehmlassung vom 14. Oktober 2020 schloss die Regierung des Kantons Graubünden (nachfolgend: Regierung) auf Abweisung der Beschwerde. Zur Begründung hielt sie im Wesentlichen fest, im bfu-Gutachten sei festgestellt worden, dass aufgrund der Bäume auf der westlichen Seite der Loëstrasse Sicherheitsdefizite im Sinne von Sichteinschränkungen bestünden. Entgegen den Ausführungen in der Beschwerde würden

- 9 - die im bfu-Gutachten dargelegten Sichteinschränkungen nicht nur durch einzelne Bäume verursacht, sondern auch durch den Palisadeneffekt der ganzen Baumreihe. Somit könne die grundsätzliche Sicherheitsproblematik durch das Fällen einzelner Bäume an einzelnen Ausfahrten nicht behoben werden, auch wenn dadurch einzelne Sicherheitsdefizite reduziert werden könnten. Entsprechend wäre das Fällen der Baumreihe notwendig, um die Verbesserung der Sicht zu erreichen. Diese Massnahme sei jedoch nicht verhältnismässig, weshalb in der Gesamtabwägung die Reduktion der Geschwindigkeit als mildere Massnahme zu wählen sei.

E. 13

Am 26. November 2020 hielten die Beschwerdeführerinnen replicando an ihren Rechtsbegehren fest und vertieften ihren Standpunkt. Insbesondere wiesen sie darauf hin, dass kein Sicherheitsdefizit bestehe, zumal die Unfallrate deutlich unter den Erwartungswerten der Norm liege.

E. 14

Die Stadt C._____ bzw. die Regierung verzichtete am 1. Dezember 2020 resp. am 7. Dezember 2020 auf die Einreichung einer Duplik.

E. 15

Am 23. Februar 2022 führte das Verwaltungsgericht des Kantons Graubünden in Anwesenheit der Parteien einen Augenschein durch. Das entsprechende Augenscheinprotokoll wurde den Parteien am 25. Februar 2022 zur Stellungnahme zugestellt.

E. 16

April 2020 E.3.1 und 1C_566/2017 vom 22. März 2018 E.2; BGE 141 II 50 E.2.2). Art. 89 Abs. 1 BGG lautet: Zur Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten ist berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (lit. a), wer durch den angefochtenen Entscheid oder Erlass besonders berührt ist (lit. b) und ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung hat (lit. c). Damit gelten die Legitimationserfordernisse, welche die Rechtsprechung zu diesen Vorschriften entwickelt hat, auch für das vorliegende Beschwerdeverfahren (vgl. Urteile des Verwaltungsgerichts des Kantons Graubünden [nachfolgend: VGU] R 20 35 und 51 vom 9. Dezember 2021 E.1.2.2, R 19 36 vom 4. Mai 2020 E.2, U 14 67 vom 1. Dezember 2015 E.3a, R 12 137 vom 19. März 2013 E.2b). 1.2.2. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist zur Beschwerde gegen eine funktionelle Verkehrsbeschränkung wie der vorliegenden befugt, wer die betroffene Strasse mehr oder weniger regelmässig benutzt, wie das bei Anwohnern oder Pendlern der Fall ist; dagegen genügt das bloss gelegentliche Befahren der Strasse nicht (BGE 139 II 145, nicht publizierte E.1.2, 136 II 539 E.1.1; Urteile des Bundesgerichts 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E.1.1, 1C_250/2015 vom 2. November 2015 E.1.1, 1C_317/2010 vom 15. Dezember 2010 E.5.6, 1A.73/2004 vom 6. Juli 2004 E.2.2). 1.2.3. Praxisgemäss kann auch ein Verband, der als juristische Person konstituiert ist, die Interessen der Mehrheit oder einer Grosszahl seiner Mitglieder mit Beschwerde geltend machen, soweit deren Wahrung zu seinen statutarischen Aufgaben gehört und eine Vielzahl seiner Mitglieder ihrerseits beschwerdebefugt wären (BGE 142 II 80 E.1.4.2 mit Hinweisen; sog. "egoistische Verbandsbeschwerde"). Verlangt wird ein enger, unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem statutarischen

- 12 - Vereinszweck und dem Gebiet, in welchem die fragliche Verfügung erlassen worden ist (BGE 136 II 539 E.1.1 mit Hinweis). 1.2.4. Die B._____ ist als Verein und somit als juristische Person konstituiert. Gemäss ihren Statuten bezweckt sie den Zusammenschluss der Automobilisten namentlich zur Wahrung der verkehrspolitischen und aller weiteren mit dem Automobilismus zusammenhängenden Interessen wie Konsumenten- und Umweltschutz; sie widmet der Strassenverkehrsgesetzgebung und ihrer Anwendung ihre besondere Aufmerksamkeit (Art. 2 der Statuten). 1.2.5. Im Urteil 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E.1.1 erachtete das Bundesgericht es als plausibel, dass die von Tempo 30 betroffene Sevogelstrasse in Basel eine wichtige verkehrsorientierte Hauptachse der Stadt Basel

darstelle und daher regelmässig durch eine Vielzahl von Mitgliedern der ACS-Sektion beider Basel benutzt werde. Auch vorliegend machen die Beschwerdeführerinnen geltend, die Mehrzahl der Mitglieder der B._____ würden in C._____ wohnen und die Loëstrasse regelmässig benutzen, weshalb eine Grosszahl der Mitglieder befugt wäre, eigenständig Beschwerde zu führen. Ob dies zutrifft und die Beschwerdelegitimation der B._____ damit gegeben ist, kann letztlich jedoch offenbleiben, da jedenfalls die Rechtmittelbefugnis der Beschwerdeführerin 1 erfüllt ist, zumal diese an der in die vorgesehene Tempo-30-Zone einmündende F._____ wohnt und unbestrittenermassen die Loëstrasse im umstrittenen Abschnitt regelmässig benutzt. Damit weist sie eine besondere, nahe Beziehung zur angeordneten Verkehrsbeschränkung auf und ist davon mehr als die Allgemeinheit betroffen. Ihr Rechtsschutzinteresse ist zudem aktuell, da die zweite Bauetappe des beim Kantonsspital Graubünden durchgeführten Bauvorhabens erst mit der Inbetriebnahme des Gebäudeteils H-2 voraussichtlich im Juli 2026 abgeschlossen sein wird

- 13 - (vgl. <https://www.ksgr.ch/bauprojekt-sun.aspx>, zuletzt besucht am 24. März 2022).

E. 20

f.). Liegt zudem – wie vorliegend – ein gewichtiges Sicherheitsdefizit vor, muss rechtsprechungsgemäss nicht zugewartet werden, bis sich ein Verkehrsunfall ereignet; vielmehr können Verkehrsbeschränkungen auch als präventive Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit angeordnet werden (BGE 139 II 145 E.5.6; Urteil des Bundesgerichts 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E.5.3). 6.4.9. Hinzu kommt, dass im bfu-Gutachten vom 11. Juni 2019 – wie bereits dargelegt – ausgeführt wird, dass Fahrzeuglenker gemäss der VSS-Norm 40 241 bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h den

- 31 - gesamten sog. Annäherungsbereich der Fussgänger aus einer Distanz von 55 m einsehen und die Querungsanlage als Gesamtes aus einer Distanz von 110 m erkennen können müssten, was aufgrund der Baumreihe auf der westlichen Strassenseite der Loëstrasse bei Fussgängern, welche beim Fussgängerstreifen "Kreuzspital" die Loëstrasse Richtung Osten queren wollten, nicht erfüllt sei (S. 9). Zudem weist das bfu-Gutachten in diesem Bereich auch auf den sog. Palisadeneffekt der Baumreihe hin, welcher sich fatal auswirken könne (S. 12 f.). Gegen dieses als wichtiges Kriterium eingestufte Sicherheitsdefizit beim Fussgängerstreifen "Kreuzspital" bringen die Beschwerdeführerinnen in ihren Rechtsschriften nichts vor. Ebenso wenig sind triftige Gründe ersichtlich, um von diesen gutachterlichen Feststellungen abzuweichen. Dass sich der Fussgängerstreifen bei der Bushaltestelle "Kreuzspital" knapp unterhalb des Perimeters im südlichen Abschnitt der vorgesehenen Tempo-30-Zone befindet (vgl. den dem R+K-Gutachten vom 22. Juni 2017 beigefügten Massnahmenplan Tempo-30- Zone Loëstrasse), ist der Annahme eines Sicherheitsdefizits nicht abträglich, wurde ein solches doch für querende Fussgänger aufgrund des (motorisierten) Verkehrs, welcher sich vom nördlichen Teil der Loëstrasse in Richtung Stadt bewegt, festgestellt und sich somit durch die geplante Geschwindigkeitsherabsetzung beeinflussen lässt. 6.4.10. Insgesamt ist somit nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanzen die Voraussetzung gemäss Art. 108 Abs. 2 lit. a SSV als erfüllt erachteten. Dass aufgrund der ungenügenden Sichtweiten infolge der auf der westlichen Seite der Loëstrasse im besagten Teilstück vorhandenen Bäume ein gewichtiges Sicherheitsdefizit identifiziert wurde, war denn bereits mit dem R+K-Gutachten vom 22. Juni 2017 bekannt (vgl. S. 18; vgl. ferner bfu-Gutachten vom 11. Juni 2019 S. 8 f., S. 12 f.

und S. 18). Insofern kann weder gesagt werden, dass völlig überraschend ein neuer
- 32 - Grund für die Einführung der Tempo-30-Zone angeführt worden ist, noch, dass sich diese als willkürlich oder missbräuchlich erweist.

E. 23

Februar 2022 durchgeführten Augenscheins nicht zu erkennen (vgl. Fotodokumentation zum Augenschein S. 3 und S. 12). Auch zeigen sie nicht auf, inwiefern es sich bei diesen Massnahmen um mildere, aber gleich geeignete Vorkehren zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wie die geplante Tempo-30-Zone handelt. Dies ist denn auch nicht ersichtlich. So ist beispielsweise die Zwecktauglichkeit der vorgeschlagenen Signalisation "Achtung Ausfahrt" oder farblichen Markierungen bereits aufgrund der Anzahl der vielen unübersichtlichen Ausfahrten in Zweifel zu ziehen. Gleiches gilt für das Rechtsabbiegegebot, wenn das Sichtfeld – wie bei einigen Hauszufahrten – nach links eingeschränkt ist, oder für die Anbringung von Verkehrsspiegeln, wofür auf das bereits Ausgeführte verwiesen werden kann (vgl. Ausführungen zum bfu-Gutachten vom 11. Juni 2019 in Erwägung 5.4.2). Anlässlich des Augenscheins vom 23. Februar 2022 räumten denn auch die Beschwerdeführerinnen zumindest bei einer privaten Hauszufahrt ein, dass dort die Anbringung eines Verkehrsspiegels nichts nützen würde (vgl. Augenscheinprotokoll S. 8). Soweit sie bei der Begehung vor Ort ausserdem vorgebracht haben, dass anstelle der Einführung einer Tempo-30-Zone die sich auf der westlichen Seite der Loëstrasse befindlichen Bäume zurückversetzt werden könnten

- 38 - (vgl. Augenscheinprotokoll S. 6), hätte dies zur Folge, dass die bestehenden Bäume gefällt werden müssten, weshalb auf das nachfolgend zur Zumutbarkeit Ausgeführte zu verweisen ist. Den Beschwerdeführerinnen kann des Weiteren nicht gefolgt werden, wenn sie der vorgesehenen Tempo-30-Zone die Erforderlichkeit mit dem Argument absprechen, es bestünde gar keine zu bannende Gefahr. Dabei verkennen sie, dass bei den vorliegenden massiven Unterschreitungen der minimalen erforderlichen Knotensichtweiten bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auch ohne polizeilich registrierter Unfall bei den Ausfahrten ein gewichtiges Sicherheitsdefizit besteht, das mit der Einführung von Tempo-30 erheblich entschärft werden kann.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.