

# **SG\_PUBLIKATIONEN 20-609 / 20-1047 vom 19. Mai 2021**

SG Gerichte, 2021-05-19, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg\\_publicationen\\_20-609\\_\\_\\_20-1047](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_20-609___20-1047)

FR: SG\_PUBLIKATIONEN 20-609 / 20-1047 du 19 mai 2021

IT: SG\_PUBLIKATIONEN 20-609 / 20-1047 del 19 maggio 2021

## **Erwägungen**

### **E. 1.1**

Die beiden Rekursverfahren stehen im gleichen sachlichen Zusammenhang. Sie werfen dieselben Sachverhalts- und Rechtsfragen auf. Es ist somit zweckmässig, sie verfahrensrechtlich zu vereinigen und durch einen einzigen Entscheid zu erledigen (GVP 1972 Nr. 30).

### **E. 1.2**

Die Zuständigkeit des Baudepartementes ergibt sich aus Art. 43bis des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (sGS 951.1; abgekürzt VRP).

### **E. 1.3**

Die Frist- und Formerfordernisse von Art. 47 Abs. 1 und Art. 48 VRP sind erfüllt. Da die Vorinstanz den Beschluss vom 7. Januar 2020 dem Rekurrenten 2 am 21. Januar 2020 mit vorbehaltloser Rechtsmittelbelehrung erneut zugestellt hat, greift in diesem Fall die Zustellung nicht, und auch der Rekurs 2 vom 3. Februar 2020 wurde rechtzeitig erhoben (Urteil des Bundesgerichtes 4A\_53/2019 vom 14. Mai 2019 Erw. 4). Die Rekursberechtigung ist gegeben (Art. 45 VRP). Auf die Rekurse ist – vorbehaltlich nachfolgender Erwägungen – einzutreten.

### **E. 1.4**

Gegenstand der öffentlichen Auflage und damit des vorliegenden Rekurses bilden einzig das angefochtene Strassenprojekt mit den darin enthaltenen baulichen Massnahmen sowie der Teilstrassenplan. Die koordiniert damit erlassenen Verkehrsanordnungen zur Einführung einer Tempo-30-Zone sind demgegenüber Gegenstand des Rekursverfahrens beim SJD. Wie die Rekurrenten 1 zu Recht vorbringen, stehen die baulichen Massnahmen im Zusammenhang mit der Einführung der Tempo-30-Zone und wären ohne diese in der Regel auch nicht erforderlich. Umgekehrt kann jedoch nicht gesagt werden, dass die Einführung der Tempo-30-Zone ohne bauliche Massnahmen grundsätzlich nicht möglich wäre. Soweit sich der Rekurs 1 folglich auf

Entscheid des Baudepartementes SG (Nr. 42/2021), Seite 9/19

die Verkehrsanordnungen im Zusammenhang mit der Einführung der Tempo-30-Zone – insbesondere die Frage der Zonengrösse sowie der Parkierung – bezieht, ist auf diesen nicht einzutreten. Diesbezüglich ist auf den koordinierten Rekursentscheid des SJD zu verweisen.

### **E. 1.5**

Ebenfalls nicht einzutreten ist auf den Rekurs 2, soweit darin gerügt wird, die geplanten baulichen Massnahmen seien zu teuer und würden sinngemäss eine Verschwendung von Steuergeldern darstellen. Damit macht der Rekurrent 2 keine eigenen, sondern rein im All-

gemeininteresse liegende Gründe geltend, welche im Grundsatz von sämtlichen in der Gemeinde X. \_\_\_ gemeldeten Personen vorgebracht werden könnten (Art. 45 VRP; siehe dazu GEISSER/ZOGG, in: Rizvi/Schindler/Cavelti, Praxiskommentar zum Gesetz über die Ver- waltungsrechtspflege, Zürich/St.Gallen 2020, Art. 45 N 11).

### **E. 1.6**

Soweit die Rekurrenten 1 eine fehlende Koordination mit der EBZ rügen, ist darauf mangels Anfechtungsobjekt ebenfalls nicht ein- zutreten. Örtliche Verkehrsanordnungen nach Art. 3 Abs. 4 des eidge- nössischen Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01; abgekürzt SVG), bei denen es sich um Anordnungen handelt, die durch Vorschrifts- oder Vortrittssignale oder durch andere Signale mit Vorschriftscharak- ter angezeigt werden, sind von der Behörde zu verfügen und mit Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen (Art. 107 Abs. 1 Bst. a SSV). Die Einführung der EBZ bedeutet eine Parkierbeschränkung und be- darf der Publikation (vgl. BARONI/BRUNNER/KNOEPFEL/MOOR, Stras- senverkehrsrecht im Lichte des Umweltrechts, Basel/Frankfurt a.M. 1991, S. 89 und Anhang 2, A.2.2). Da im Inserat im Z. \_\_\_ vom 18. Ok- tober 2019 sowie auf der kantonalen Publikationsplattform die EBZ un- bestrittenermassen nicht erwähnt wurde, fehlt es an einer rechts- genügenden Publikation der EBZ, weshalb die entsprechende Ver- kehrsanordnung gar nicht erst zustande gekommen ist (vgl. J. STADELWIESER, Die Eröffnung von Verfügungen, Diss. St.Gallen 1994, S. 148). Diesbezüglich fehlt es folglich an einem Anfechtungs- gegenstand.

### **E. 1.7**

Selbst wenn diesbezüglich auf den Rekurs eingetreten werden könnte, ist vorliegend eine Notwendigkeit der Koordination der EBZ mit der Einführung der Tempo-30-Zone sowie der Parkierordnung nicht ersichtlich. Nach Art. 25a Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Raum- planung (SR 700; abgekürzt RPG) dürfen Verfügungen keine Wider- sprüche enthalten. Die Koordinationspflicht setzt voraus, dass zwi- schen den anzuwendenden Vorschriften ein enger sachlicher Zusam- menhang besteht, womit diese Vorschriften nicht getrennt und unab- hängig voneinander beurteilt werden dürfen, ansonsten die geson- derte Beurteilung sachlich zu unhaltbaren Ergebnissen führen könnte. Aus diesem Grund hat das Verwaltungsgericht die Koordination zwi- schen einem Strassenbauprojekt samt Teilstrassenplan und den ent- sprechenden Verkehrsanordnungen verlangt, wenn feststeht, dass die entsprechenden, ebenfalls angefochtenen Verkehrsanordnungen gleichermassen umgesetzt werden können. Vorausgesetzt wird also, dass die verkehrspolizeilichen Massnahmen nicht bloss Folge des

Entscheid des Baudepartementes SG (Nr. 42/2021), Seite 10/19

Projekts sind, sondern dieses vielmehr präjudizieren, weshalb sie gleichzeitig bzw. zusammen mit dem Projekt und dem Teilstrassen- plan überprüft werden müssen (VerwGE B 2013/232 und 267 vom 16. April 2014 Erw. 2.5. und 2.6.2. mit Hinweisen). Vorliegend hängt die Einführung einer Tempo-30-Zone mitsamt Parkierordnung und Strassenprojekt nicht von der Ausdehnung der EBZ ab. Diese könnte – auch wenn anders geplant – gegebenenfalls auch später erfolgen.

## **E. 2**

Die Rekurrenten 1 beanstanden zudem, das Verkehrsgutachten sei veraltet.

### **E. 2.1**

Das verkehrstechnische Gutachten "Tempo 30 Zone O.\_\_\_\_ F.\_\_\_\_, X.\_\_\_\_" der Ingenieurbüro Bieli GmbH, St.Gallen, datiert vom

## **E. 2.2**

Dem ist zuzustimmen. Vorliegend sind keine massgeblich geänderten Verhältnisse ersichtlich und werden von den Rekurrenten 1 auch nicht dargetan. Sodann wird auch nicht weiter begründet, welche Aspekte des Gutachtens veraltet oder nicht mehr gültig sein sollten. Folglich konnte das verkehrstechnische Gutachten vom 6. Juli 2016 nach wie vor als Grundlage für die Anordnung der Tempo-30-Zone durch die Vorinstanz herangezogen werden.

3.

Weiter rügen die Rekurrenten 1 sowie der Rekurrent 2, die gewählten baulichen Massnahmen seien unverhältnismässig.

3.1 Das vorliegende Strassenprojekt sieht entlang der O.\_\_\_\_strasse folgende baulichen Massnahmen vor: Rabatte und Trottoirverlängerung beim Einlenker zur B.\_\_\_\_strasse, zwei seitliche Einengungen durch Bäume, visuelle Einengungen durch überfahrbare Pflasterung beim Einlenker zur Y.\_\_\_\_ und P.\_\_\_\_strasse sowie einen Rückbau der Trottoirüberfahrt beim Einlenker zur Q.\_\_\_\_strasse. Entlang der B.\_\_\_\_strasse sind als Eingrenzung der geplanten Parkplätze eine Grünfläche sowie ein Baum und im Bereich des Einlenkers zur Q.\_\_\_\_strasse überfahrbare Pflasterungen geplant. Sowohl beim Einlenker M.\_\_\_\_strasse als auch beim Einlenker H.\_\_\_\_strasse (West) in die S.\_\_\_\_strasse sind ebenfalls überfahrbare Pflasterungen vorgesehen. Bei der östlichen Einfahrt der H.\_\_\_\_strasse in die S.\_\_\_\_strasse soll sodann zur Verbesserung der Sichtweite eine Mauer verschoben werden. Weiter sind entlang der S.\_\_\_\_strasse ein Warteraum beim S.\_\_\_\_weg sowie eine weitere überfahrbare Pflasterung an der W.\_\_\_\_strasse aufgeführt. Schliesslich sollen beim Übergang zur Zone

Entscheid des Baudepartementes SG (Nr. 42/2021), Seite 11/19

jeweils auf der rechten Fahrbahnseite Eingangspforten mit Stelen angebracht werden.

3.2 Im Übrigen sieht der ebenfalls streitgegenständliche Teilstrassenplan eine Verbreiterung bzw. Aufweitung des Einlenkers der H.\_\_\_\_strasse in die W.\_\_\_\_strasse mittels Klassierung und Ausbau als Gemeindestrasse 2. Klasse vor.

3.3 Nach Art. 32 StrG werden Strassen gebaut bzw. ausgebaut, wenn u.a. die Zweckbestimmung (Bst. a), die Verkehrssicherheit (Bst. b), das Verkehrsaufkommen (Bst. c) oder der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Fussgängern, Radfahrern und Behinderten (Bst. d) es erfordert. Nach Art. 33 StrG sind beim Strassenbau besonderes folgende Grundsätze zu beachten: a) Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt; b) Verkehrssicherheit; c) Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Fussgängern, Radfahrern und Behinderten; d) Ortsbild- und Heimatschutz; e) Natur- und Landschaftsschutz; f) die anerkannten Grundsätze eines umwelt- und siedlungsgeordneten Strassenbaus; g) sparsamer Verbrauch des Bodens.

3.4 Die Gemeinden verfügen hinsichtlich der Festlegungen im Gemeindestrassenplan über einen grossen Ermessensspielraum und Autonomie (vgl. u.a. Urteile des Bundesgerichtes 1C\_46/2010 vom 28. April 2010 Erw. 2.2 und 1C\_276/2008 vom 22. Dezember 2008 Erw.

4.4). Dementsprechend hat sich die Rekursinstanz bei der Beurteilung des umstrittenen Strassenbauprojekts und Teilstrassenplans, wie von der Vorinstanz betont, Zurückhaltung aufzuerlegen; sie darf ihr Ermessen nicht ohne stichhaltige Begründung anstelle desjenigen der Gemeinde setzen. Es ist Sache der Gemeinde, unter mehreren verfügbaren zweckmässigen Lösungen zu wählen. Die Rekursinstanz prüft die Erlasse jedoch auf ihre Recht- und Zweckmässigkeit.

3.5 Gemäss dem verkehrstechnischen Gutachten vom 6. Juli 2016 soll mit der Einführung der geplanten Tempo-30-Zone insbesondere die Sicherheit und Wohnqualität erhöht sowie der Schutz von Kindern und betagten Personen verbessert werden. Auch wenn im Zeitraum vom 1. Januar 2013 bis 31. Dezember 2015 keine polizeilich registrierten Unfälle vorlägen, seien insbesondere durch ungenügende Sichtweiten sowie unklare bauliche Situationen unzählige potentielle Gefahrenstellen – das Gutachten führt deren 92 auf – im Gebiet vorhanden. Im Amtsbericht vom 23. April 2020 bestätigt die Kantonspolizei die bestehenden Sicherheitsdefizite im Gebiet. Insbesondere aufgrund der Möglichkeit, an übersichtlichen Stellen rund 50 km/h zu fahren, sei die Verkehrssicherheit aufgrund der im Gutachten ausgewiesenen Sichtweitenproblematik gefährdet. Am Augenschein vom 24. August 2020 hat der Vertreter der Kantonspolizei zum Umstand der fehlenden

Entscheid des Baudepartementes SG (Nr. 42/2021), Seite 12/19

polizeilich registrierten Unfälle festgehalten, dass dies nicht bedeute, dass es tatsächlich nicht zu Unfällen gekommen sei oder noch kommen könnte. Entsprechend hat auch der Rekurrent 2 am Augenschein bestätigt, dass es tatsächlich schon zu Unfällen gekommen sei und häufig gefährliche Situationen auftreten würden. Zudem hängt die Feststellung eines Sicherheitsdefizits gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung grundsätzlich nicht davon ab, ob sich auf den betroffenen Strassenabschnitten bereits Verkehrsunfälle ereignet haben oder nicht (Urteil des Bundesgerichtes 1C\_618/2018 vom 20. Mai 2019 Erw. 4.3 mit Hinweisen). Wie die Fotos im Gutachten und auf Google Maps ([www.google.ch/maps](http://www.google.ch/maps)) sowie die Eindrücke am Augenschein vom 24. August 2020 zeigen, bestehen im betroffenen Gebiet – insbesondere bei Grundstückszufahrten sowie in Knoten- und Kurvenbereichen – viele unübersichtliche Stellen, an welchen die geforderten Sichtweiten nicht eingehalten werden können. Zudem handelt es sich vorliegend um ein belebtes Wohnquartier, in welchem erfahrungsgemäss regelmässig Kinder spielen und ihren Schulweg bewältigen, ältere Personen zu Fuss ihre Erledigungen im Dorf machen und häufig auch Radfahrer unterwegs sind. Weiter verfügen die meisten Strassen über kein Trottoir. Die beschlossenen Massnahmen erhöhen somit im Grundsatz namentlich die Verkehrssicherheit und den Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer und entsprechen damit einem öffentlichen Interesse sowie im Grundsatz den Voraussetzungen von Art. 32 f. StrG. Nachfolgend bleiben somit die Eignung und Notwendigkeit der einzelnen baulichen Massnahmen sowie die Frage zu prüfen, ob die Anstösser dadurch in der Ausübung ihrer Eigentumsrechte nicht unnötig und übermässig eingeschränkt werden.

3.6 Art. 5 UVEK-Verordnung legt Massnahmen zur Gestaltung des Strassenraums in Tempo-30-Zonen fest. Demnach müssen die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Tempo-30-Zone deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht (Abs. 1). Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungselementen (Abs. 3). Gemäss Art. 6 Abs. 1 UVEK-Verordnung sind

die realisierten Massnahmen spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Wurden die angestrebten Ziele nicht erreicht, so sind zusätzliche Massnahmen zu ergreifen.

3.7 Gemäss Geschwindigkeitsmessung vom 6. bis 20. Juni 2016 beträgt die V85 (d.h. die von 85 % der gemessenen Fahrern eingehaltene und von 15 % überschrittene Geschwindigkeit) im Bereich der O.\_\_\_strasse 12 in beide Richtungen 42 km/h bei einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von 113 (Richtung Ost) bzw. 45 (Richtung West) Fahrzeugen. Bei der zweiten Messstelle an der S.\_\_\_strasse 27 wurde zwischen dem 20. Juni und 4. Juli 2016 eine V85 von 29 bzw. 28 km/h bei einem DTV von 19 bzw. 23 Fahrzeugen gemessen. Aus dem verkehrstechnischen Gutachten resultierten schliesslich gestützt auf die VSS-Norm SN 640 213 die zur Zielerreichung erforderlichen

Entscheid des Baudepartementes SG (Nr. 42/2021), Seite 13/19

Massnahmen bzw. die Verkehrsberuhigungselemente gemäss aufgelegtem Strassenprojekt.

3.8 Im Zusammenhang mit der Anordnung einer Tempo-30-Zone ist ein deutlich erkennbarer Übergang vom übrigen Strassennetz in die Zone gemäss Art. 5 Abs. 1 der UVEK-Verordnung vorgeschrieben. Die dafür vorgesehenen Eingangspforten mit Stelen entsprechen gemäss Kantonspolizei der gängigen Praxis (vgl. auch Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bern, bfu-Grundlage Empfehlung Verkehrstechnik "Tore zu verkehrsberuhigten Zonen" BM.018-2017, abrufbar unter: [www.bfu.ch/media/ct2hftxl/tore-zu-verkehrsberuhigten-zonen.pdf](http://www.bfu.ch/media/ct2hftxl/tore-zu-verkehrsberuhigten-zonen.pdf)) und werden von den Rekurrenten grundsätzlich auch nicht bestritten. Die entsprechenden Elemente lassen gemäss Plan eine Fahrbahnbreite von 4,50 m offen, was gemäss Amtsberichten des TBA vom 19. März 2020 bzw. 11. Januar 2021 den Kreuzungsfall PW/PW bei reduzierter Geschwindigkeit weiterhin zulasse und keine Verkehrsgefährdung darstelle. Laut Amtsbericht der Kantonspolizei vom 23. April 2020 werde mit dieser bewährten Praxis die gewünschte Torwirkung beim Übergang in die Zone bewirkt und es soll bewusst das Kreuzen zweier Personenwagen weiterhin möglich bleiben. Vorliegend besteht kein Grund, von den nachvollziehbaren Ausführungen in den Amtsberichten abzuweichen. Auch die vom TBA kritisierte Eingangspforte zu Beginn der H.\_\_\_strasse beim Einlenker von der N.\_\_\_strasse erscheint vorliegend in einer Tempo-30-Zone als unproblematisch, zumal das Verkehrsaufkommen gering und der Einlenker grosszügig bemessen ist. Zudem bestehen keine grösseren Sichthindernisse (vgl. Google Street View, [www.google.ch/maps/](http://www.google.ch/maps/)). Die Anpassung des südlichen Einlenkers erweist sich daher als nicht notwendig. Die im Gutachten erwähnten Gefahrenstellen Nrn. 81 und 82 (eingeschränkte Sicht bei Zu- und Wegfahrten) werden sodann bereits durch die signalisierte Temporeduktion entschärft und von der Eingangspforte auch nicht wesentlich beeinträchtigt. Die vorgesehenen Eingangspforten sind insgesamt geeignet und erforderlich, um den gewünschten gut erkennbaren Übergang in die Tempo-30-Zone zu bewirken. Eine Einschränkung der Notfalldienste sowie Eingriffe in private Rechte sind zudem nicht erkennbar, weshalb die entsprechenden baulichen Massnahmen auch zweckmässig sind. Folglich erweisen sich die Eingangspforten mit Stelen als verhältnismässig.

3.9 Die Rekurrenten 1 machen allgemein geltend, die baulichen Massnahmen seien unnötig und würden den VSS-Normen widersprechen. Der Rekurrent 2 wiederum erachtet Massnahmen entlang der O.\_\_\_strasse zwar als notwendig. Allerdings seien flexible

Elemente, welche innen die Durchfahrt mit Fahrrädern zulassen, vorzuziehen und auf Bäume zu verzichten.

3.9.1 Im Sinn einer nachhaltigen Temporeduktion sind im Bereich der O.\_\_\_strasse verschiedene Verkehrsberuhigungselemente geplant. Laut Kantonspolizei könne ohne Verkehrsberuhigungselemente ein nachhaltig tiefes Geschwindigkeitsniveau insbesondere auf der O.\_\_\_strasse, nicht gewährleistet werden (vgl. VSS-Norm SN 40 213

Entscheid des Baudepartementes SG (Nr. 42/2021), Seite 14/19

Ziff. 5). Ob die Gestaltung der seitlichen Einengungen mit Bäumen, Rabatten oder Pfosten ausgeführt würden, liege im Ermessen der Gemeinde. Durch markante Elemente wie Bäume werde jedenfalls das Bild des Strassenraums erheblich verändert, wodurch auch das Fahrverhalten positiv beeinflusst werde. Die Fahrbahnbreite von 3,50 m im Bereich der Einengungen lasse sodann den Begegnungsfall PW/Fahrrad mit reduzierter Geschwindigkeit zu. Eine Beeinträchtigung des Winterdiensts sei praxisgemäss ebenfalls nicht zu erwarten. Der Amtsbericht des TBA führt zu den Verkehrsberuhigungselementen mit Bäumen an der O.\_\_\_strasse aus, dass die Durchgangsbreite normgemäss sei und der langjährigen Praxis im Kanton St.Gallen entspreche. Die geplanten Bäume stellten zwar Sichthindernisse dar, seien insgesamt aber unkritisch. Die Anpassung des Einlenkerbereichs in die B.\_\_\_strasse durch eine Rabatte sowie eine Trottoirerweiterung stelle eine Verbesserung dar, nachdem sich am Augenschein geklärt habe, dass LW in diesem Bereich nicht den massgeblichen Begegnungsfall darstellen würden.

3.9.2 Wie oben (Erw. 3.5) gezeigt, bestehen im ganzen Gebiet erhebliche Sicherheitsdefizite durch eingeschränkte Sichtweiten, was insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmer einer erhöhten Gefahr aussetzt. Die mit der Tempomessung auf Höhe der O.\_\_\_strasse 12 belegten Fahrgeschwindigkeiten rechtfertigen in diesem Bereich zusätzliche bauliche Massnahmen im Sinn von Art. 5 Abs. 3 UVEK-Verordnung durch bauliche Verengungen mit Bäumen. Diese sind fraglos geeignet, die Fahrgeschwindigkeiten zu verlangsamen und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Zudem sind sie auch erforderlich, weil weniger einschneidende Massnahmen nicht ersichtlich sind und die gewählten Massnahmen einem Verkehrsberuhigungselement gemäss Norm entsprechen. Die Auswahl der konkreten Ausgestaltung liegt sodann im Ermessen der Gemeinde. Da es sich zudem um eine übersichtliche und gut einsehbare Stelle handelt, kann auch eine geringe Sichteinschränkung in Kauf genommen werden. Es besteht daher entgegen der Ansicht des Rekurrenten 2 auch keine Gefahr, dass es zu Kollisionen mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern kommt. Beim Einlenker der O.\_\_\_strasse in die B.\_\_\_strasse ist ebenfalls eine Massnahme zur Temporeduktion angemessen, wobei die Wahl der Gestaltung wiederum bei der Vorinstanz liegt. Wie sich am Augenschein zeigt hat, ist die Situation übersichtlich und es können auch nach der Realisierung der Massnahme PW und Fahrräder kreuzen. Am Augenschein vom 24. August 2020 wurde sodann geklärt, dass in diesem Bereich LW nicht regelmässig verkehren, zumal die B.\_\_\_strasse als Sackgasse ausgestaltet ist. Es ist sodann auch keine Zufahrtsstrecke zu einem Gewerbebetrieb. Abgesehen von Einzelfällen – neben Lieferwagen sowie Fahrzeugen der Rettungsdienste oder Müllabfuhr – sind somit keine grösseren Lastwagen zu erwarten. Der massgebende Begegnungsfall PW/PW erweist sich als zutreffend, zumal dieser für Erschliessungsstrassen auch gemäss VSS-Norm SN 40 213 vorgesehen ist (Tab. 1). Insofern sind die Ausführungen der Vorinstanz nachvollziehbar, dass die Einzeichnung eines rund 17,5 m langen LW im Plan lediglich zur Veranschaulichung der möglichen Passierbarkeit im

Entscheid des Baudepartementes SG (Nr. 42/2021), Seite 15/19

Einzelfall gedacht war. Die vorerwähnten Massnahmen erweisen sich folglich als verhältnismässig, zumal damit auch keine Eingriffe in Privateigentum notwendig ist, sondern sämtliche Massnahmen auf dem öffentlichen Strassengrundstück vorgesehen sind. Im Übrigen ist der Vorinstanz gerade bei Gemeindestrassen in Bezug auf die Auswahl der möglichen Massnahmen ein grosser Ermessensspielraum einzuräumen (vgl. Erw. 3.4).

3.9.3 Gleich zu beurteilen sind auch die übrigen Massnahmen entlang der O.\_\_\_strasse. Gemäss Ausführungen der Vorinstanz soll mit den überfahrbaren Pflästerungen im Einlenkerbereich zur Y.\_\_\_, mit dem Rückbau der Trottoirüberfahrt sowie der gleichzeitigen geringfügigen Verbreiterung des Trottoirs beim Einlenker Q.\_\_\_strasse sowie den überfahrbaren Pflästerungen entlang der O.\_\_\_strasse bis zum Einlenker P.\_\_\_strasse eine Verlangsamung der Fahrgeschwindigkeit im Bereich von Rechtsvortrittssituationen erwirkt werden. Die überfahrbaren Pflästerungen bewirken eine visuelle Einengung des Einlenkerbereichs, welche Fahrzeuglenker zu einer Geschwindigkeitsreduktion und einem senkrechten Aufstellen im Knotenbereich bewegen. Trotzdem können auch breitere Fahrzeuge – wie Schneeräumungsfahrzeuge oder Müllabfuhr – den Bereich durch Überfahren der Pflästerung passieren. Nach Ansicht des TBA ist der Grund für die visuelle Einengung der Fahrbahn mittels Pflästerungen zwar nicht ohne weiteres nachvollziehbar. Diese würden auch keinem Verkehrsberuhigungselement gemäss VSS-Norm SN 40 213 entsprechen. Es frage sich demnach, ob Fahrzeuglenker diese Elemente korrekt verstünden und richtig reagieren würden. Auch die Verengung der Fahrbahn mittels Verbreiterung des Trottoirs sei nicht nachvollziehbar und stelle kein Verkehrsberuhigungselement gemäss Norm dar. Zudem sei fraglich, ob die Verkehrsteilnehmer dieses Element korrekt verstünden. Weiter sei unklar, ob die überfahrbare Pflästerung entlang der O.\_\_\_strasse bis zur P.\_\_\_strasse als Trottoirersatz dienen soll. Im Übrigen sei mit den geplanten Abmessungen trotz der Massnahmen ein Kreuzen von PW/PW weiterhin möglich. Eine Verkehrsgefährdung gehe von den geplanten Massnahmen nicht aus.

3.9.4 Den im Grundsatz nachvollziehbaren Ausführungen der kantonalen Fachstelle (TBA) zu den überfahrbaren Pflästerungen ist insbesondere entgegenzuhalten, dass durch die visuelle Einengung der Fahrbahn zumindest eine gewisse Geschwindigkeitsreduktion bewirkt werden kann, da die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker erhöht wird. Wie die Vorinstanz und die Kantonspolizei zu Recht anmerken, führt das rechtwinklige Aufstellen der Fahrzeuge in Einmündungsbereichen weiter zu verbesserten Sichtverhältnissen. Für die Beurteilung der Massnahmen sind die VSS-Normen zudem bloss hilfsweise beizuziehen, wobei im Einzelfall aufgrund der konkreten Verhältnisse davon abgewichen werden kann. Die VSS-Normen enthalten mithin keine bindenden Anweisungen im Sinn einer gesetzlichen Norm (Urteil des Verwaltungsgerichtes B 2015/14 vom 20. Januar 2017 Erw. 11.1 und 11.3 f. mit Hinweisen; GVP 1990 Nr. 99). Im Übrigen liegt gemäss den Ausführungen des TBA auch keine Verkehrsgefährdung vor und die

Entscheid des Baudepartementes SG (Nr. 42/2021), Seite 16/19

Kantonspolizei erachtet die Massnahmen als sinnvoll. Die vorgesehenen Massnahmen sind insgesamt klar geeignet, namentlich die Verkehrssicherheit an der O.\_\_\_strasse – welche im Übrigen ansteigend verläuft – zu erhöhen. Die geringfügigen Eingriffe können zudem als mildestes Mittel zur Erreichung der gewünschten Ziele angesehen werden.

Namentlich vor dem Hintergrund des der Vorinstanz zu- stehenden hohen Ermessensspielraums erweisen sich auch diese Massnahmen insgesamt als verhältnismässig, zumal die Anstösser dadurch in der Ausübung ihrer Eigentumsrechte auch nicht unnötig und übermässig eingeschränkt werden.

3.10 Der Rekurrent 2 macht sinngemäss geltend, die seitlichen Ein- engungen und die entlang der B. \_\_\_strasse geplanten Parkplätze seien unnötig. Hingegen sei der Einlenker zur Q. \_\_\_strasse durchaus unübersichtlich und gefährlich, weshalb hier Massnahmen – jedoch keine Pflästerungen – angezeigt seien.

3.10.1 Gemäss Amtsbericht TBA ist die geplante Grünfläche auf Höhe Grundstück Nr. 2916 unproblematisch. Auch der geplante Baum stelle zwar ein Sichthindernis dar und befände sich nahe beim Kno- tenbereich, sei aber unkritisch, da kaum Linksabbieger aus der Q. \_\_\_strasse zu erwarten seien.

3.10.2 Die beiden seitlichen Verengungen an der B. \_\_\_strasse unterstützen den durch die Parkfelder bewirkten Versatz insbesondere wenn die Parkfelder nicht besetzt sind. Eine solche Kombination von Parkplätzen und Horizontalversätzen sieht in ähnlicher Form auch die VSS-Norm SN 40 213 (Ziff. 14) vor. Zudem handelt es sich gemäss Feststellungen am Augenschein um eine gut ausgebaute und breite Strasse im Anschluss an die O. \_\_\_strasse, weshalb an dieser Stelle Verkehrsberuhigungselemente geeignet und insbesondere mit Blick auf die ungenügenden Sichtweiten im Bereich der Einfahrt zur Q. \_\_\_strasse auch notwendig sind. Entgegen der Ansicht des Rekur- renten 2 wird dadurch die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt, son- dern gar erhöht. Die der Norm entsprechenden baulichen Massnah- men erweisen sich somit mit Blick auf das der Vorinstanz zustehende Ermessen als verhältnismässig, zumal der Rekurrent 2 auch nicht kon- kret begründet, inwiefern er von diesen Massnahmen betroffen ist. In Bezug auf die beim Einlenker zur Q. \_\_\_strasse geplanten überfahrba- ren Pflästerungen kann auf das oben Gesagte (Erw. 3.9.4) verwiesen werden.

3.11 Sowohl die Rekurrenten 1 als auch der Rekurrent 2 bringen ins- besondere betreffend die zur konkreten Behebung von Sichtein- schränkungen geplanten baulichen Massnahmen im Bereich des Kno- tens H. \_\_\_strasse (Ost) in die S. \_\_\_strasse sowie den Warteraum vor dem S. \_\_\_weg vor, diese seien aufgrund der geringen vorherrschen- den Geschwindigkeiten unnötig und zudem normwidrig.

Diese Massnahmen sind zwar keine Verkehrsberuhigungselemente gemäss VSS-Norm SN 40 213. Allerdings sind sie in Übereinstimmung

Entscheid des Baudepartementes SG (Nr. 42/2021), Seite 17/19

mit den Amtsberichten TBA sowie den örtlichen Gegebenheiten (vgl. Gutachten und Google Maps) aus Gründen der Verkehrssicherheit (vgl. Art. 32 und 100 ff. StrG) zwingend und können von der Vorinstanz als Inhaberin der Strassenhoheit auch im Rahmen der Einführung ei- ner Tempo-30-Zone realisiert werden. Auch diese Massnahmen er- weisen sich mit Blick auf das vorstehend Gesagte als verhältnismäs- sig, zumal entgegenstehende Gründe weder ersichtlich sind, noch gel- tend gemacht werden.

3.12 Auch der Teilstrassenplan "O. \_\_\_/F. \_\_\_" dient einzig der Ver- besserung der Sichtweiten im Einlenkerbereich der H. \_\_\_strasse in die W. \_\_\_strasse und wäre auch ohne Tempo-30-Zone aufgrund der eingeschränkten Sichtverhältnisse an dieser Stelle vorzusehen, da da- mit eine klare Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht wird (vgl.

Art. 32 und 100 ff. StrG). Zudem begründen die Rekurrenten nicht, weshalb diese Massnahme unverhältnismässig sein soll und sie sind davon auch nicht betroffen. Im Übrigen kann die Genehmigung gemäss der zuständigen Behörde in Aussicht gestellt werden.

3.13 Nach dem Gesagten sind die baulichen Massnahmen an der O.\_\_\_strasse (Bäume, Rückbau Trottoireinfahrt, Verengung der Fahrbahn Einlenker Q.\_\_\_strasse), im Einlenkerbereich zur B.\_\_\_strasse (Rabatte und Trottoirverlängerung), auf der B.\_\_\_strasse (Grünfläche und Baum) sowie die überfahrbaren Pflasterungen und Eingangspforten mit Stelen im Sinn von Art. 5 Abs. 1 und 3 UVEK-Verordnung und Art. 32 f. StrG verhältnismässig. Aus Gründen der Verkehrssicherheit erweisen sich zudem der Warteraum bei der S.\_\_\_strasse, die Verschiebung der Mauer an der Kreuzung Steig-/H.\_\_\_strasse sowie der Teilstrassenplan "O.\_\_\_/F.\_\_\_" als verhältnismässig.

4.

Zusammenfassend ergibt sich, dass das verkehrstechnische Gutachten vom 6. Juli 2016 nach wie vor als Grundlage für die Anordnung der fraglichen Tempo-30-Zone verwendet werden konnte. Zudem erweisen sich die baulichen Massnahmen im Plangebiet als verhältnismässig. Die Rekurse 1 und 2 erweisen sich als unbegründet und sind abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

5.

5.1 Nach Art. 95 Abs. 1 VRP hat in Streitigkeiten jener Beteiligte die Kosten zu tragen, dessen Begehren ganz oder teilweise abgewiesen werden. Die Entscheidungsgebühr beträgt insgesamt Fr. 3'600.– (Nr. 20.13.01 des Gebührentarifs für die Kantons- und Gemeindeverwaltung, sGS 821.5). Dem Ausgang des Verfahrens entsprechend sind die amtlichen Kosten je zur Hälfte (d.h. je Fr. 1'800.–) den Rekurrenten 1 – unter solidarischer Haftung (Art. 96bis VRP) – sowie dem Rekurrenten 2 zu überbinden.

5.2 Der von A.\_\_\_ am 29. Januar 2020 geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'800.– ist zu verrechnen.

Entscheid des Baudepartementes SG (Nr. 42/2021), Seite 18/19

5.3 Der von D.\_\_\_ am 14. Februar 2020 geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'800.– ist zu verrechnen.

## **E. 6**

Die Rekurrenten 1 stellen ein Begehren um Ersatz der ausseramtlichen Kosten.

### **E. 6.1**

Im Rekursverfahren werden ausseramtliche Kosten entschädigt, soweit sie auf Grund der Sach- und Rechtslage notwendig und angemessen erscheinen (Art. 98 Abs. 2 VRP). Die ausseramtliche Entschädigung wird den am Verfahren Beteiligten nach Obsiegen und Unterliegen auferlegt (Art. 98bis VRP). Die Vorschriften der Schweizerischen Zivilprozessordnung (SR 272) finden sachgemäss Anwendung (Art. 98ter VRP).

### **E. 6.2**

Da die Rekurrenten 1 mit ihren Anträgen unterliegen, haben sie von vornherein keinen Anspruch auf eine ausseramtliche Entschädigung. Ihr Begehren ist deshalb abzuweisen. Entscheid 1.

a) Der Rekurs Nr. 20-609 von A.\_\_\_\_, B.\_\_\_\_ und C.\_\_\_\_ wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.

b) Der Rekurs Nr. 20-1047 von D.\_\_\_\_ wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.

2.

a) A.\_\_\_\_, B.\_\_\_\_ und C.\_\_\_\_ bezahlen unter solidarischer Haftung eine Entscheidgebüh von Fr. 1'800.–.

b) D.\_\_\_\_ bezahlt eine Entscheidgebüh von Fr. 1'800.–.

c) Der am 29. Januar 2020 von A.\_\_\_\_ geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'800.– wird verrechnet.

d) Der am 14. Februar 2020 von D.\_\_\_\_ geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'800.– wird verrechnet.

3.

Das Begehren von A.\_\_\_\_, B.\_\_\_\_ und C.\_\_\_\_ um Ersatz der ausseramt- lichen Kosten wird abgewiesen.

Entscheid des Baudepartementes SG (Nr. 42/2021), Seite 19/19

Die Vorsteherin

Susanne Hartmann Regierungsrätin

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