

# **SG\_VERWALTUNGSGERICHT B 2007/120 vom 13. März 2008**

Sg Verwaltungsgericht, 2008-03-13, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg\\_publicationen\\_B\\_2007\\_120](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_B_2007_120)

FR: SG\_VERWALTUNGSGERICHT B 2007/120 du 13 mars 2008

IT: SG\_VERWALTUNGSGERICHT B 2007/120 del 13 marzo 2008

## **Regeste**

Strassenrecht, Art. 32 und Art. 33 StrG (sGS 732.1), Art. 1 und Art. 3 RPG (SR 700). Das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Strassenprojekts Kantonsstrasse Nr. 17, Uznach, Projekt Zürcherstrasse Kreisel Kunsthof bis Etzelstrasse mit einer Lichtsignalanlage im Bereich der Einmündung der Buchbergstrasse in die Zürcherstrasse überwiegt gegenüber dem privaten Interesse der Beschwerdeführer am Verzicht auf das Projekt bzw. an einem Projekt mit Kreisel (Verwaltungsgericht, B 2007/120).

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Die Beschwerde der B. AG sowie diejenige von R. und R. B. betreffen denselben Sachverhalt und sind inhaltlich fast identisch. Es ist somit zweckmässig, sie verfahrensrechtlich zu vereinigen.

### **E. 2**

. Die umstrittene Neugestaltung im Bereich der Einmündung der Buchbergstrasse in die Zürcherstrasse mit Lichtsignalanlage befindet sich rund 120 m östlich der Liegenschaft Zürcherstrasse 00. R. B. ist Eigentümer des Grundstücks Nr. 000, Zürcherstrasse 00, wo er mit R. B. wohnt, und die B. AG ist Mieterin eines Teils der Liegenschaft. R. und R. B. sowie die B. AG haben im Rahmen des Einspracheverfahrens geltend gemacht, der Betrieb einer Lichtsignalanlage im Bereich der Einmündung der Buchbergstrasse in die Zürcherstrasse bewirke auf der Zürcherstrasse einen Rückstau, der die Zufahrt zur Liegenschaft Zürcherstrasse 00 wesentlich erschwere und einen ins Gewicht fallenden Rückgang des regen Kundenverkehrs und damit Umsatzeinbussen zur Folge habe. Dieser Rückstau gefährde sodann Mieter, Kunden und Angestellte bei der Wegfahrt von der Liegenschaft bzw. vom Geschäftslokal. In den Hauptverkehrszeiten wäre an eine Wegfahrt in Richtung Schmerikon nicht mehr zu denken, weil ein Einfügen in den Strassenverkehr mit unverhältnismässigen Gefahren verbunden wäre. Weiter entstehe durch das Anhalten von in Richtung Schmerikon fahrenden Fahrzeugen unnötiger Lärm und unnötiger Ausstoss von krebserregenden Russpartikeln. Insoweit sind die B. AG sowie R. und R. B. auch zur Beschwerde legitimiert.

### **E. 2.1**

Die sachliche Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts ist gegeben (Art. 46 des Strassengesetzes, sGS 732.1, abgekürzt StrG, in Verbindung mit Art. 59bis Abs. 1 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege, sGS 951.1, abgekürzt VRP). Sodann entsprechen die Beschwerdeeingaben vom 6. Juli 2007 und 11. Juli 2007 und ihre Ergänzungen vom 17. August 2007 und 20. August 2007 zeitlich, formal und inhaltlich den

gesetzlichen Anforderungen (Art. 64 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 47 Abs. 1 und Art. 48 Abs. 1 und 2 VRP).

## **E. 2.2**

Gegenstand des Beschwerdeverfahrens im Fall einer Kantonsstrasse sind das Projekt als solches und die Zulässigkeit der Enteignung (Art. 45 Abs. 1 lit. a und b StrG). Der Rechtsschutz richtet sich im übrigen nach den Vorschriften des VRP (Art. 46 StrG).

### **E. 2.2.1**

Nach Art. 64 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 45 Abs. 1 VRP setzt die Rechtsmittelbefugnis voraus, dass eine besondere, beachtenswerte, nahe Beziehung zum Streitgegenstand besteht. Dabei liegt das schutzwürdige Interesse im "praktischen Nutzen", den ein erfolgreich geführtes Rechtsmittel dem Betroffenen in seiner rechtlichen oder tatsächlichen Situation einträgt, bzw. in der Abwendung materieller, ideeller oder sonstiger Nachteile, den ein Bestand der angefochtenen Verfügung oder des angefochtenen Entscheids mit sich bringen würde (Cavelti/Vögeli, Verwaltungsgerichtsbarkeit im Kanton St. Gallen, St. Gallen 2003, Rz. 391 mit Hinweisen). Die Rechtsmittelbefugnis wird verneint, wenn jemand mit der Prozessführung nicht eigene, sondern Interessen Dritter oder der Allgemeinheit verfolgt (Cavelti/Vögeli, a.a.O., Rz. 388 mit Hinweisen).

### **E. 2.2.2**

Das Grundstück Nr. 000, Zürcherstrasse 00, liegt unmittelbar östlich der Etzelstrasse, wo diese in die Zürcherstrasse einmündet. Im Bereich des Grundstücks Nr. 000 sind keine baulichen Massnahmen vorgesehen. Die vorübergehende Bodenbeanspruchung beträgt laut Landerwerbs- und Enteignungsverzeichnis rund 35 m

### **E. 2.2.3**

Die Beschwerdebefugnis ist der B. AG sowie R. und R. B. indessen abzusprechen, soweit sie geltend machen, die projektierte Lichtsignalanlage werde das Ortsbild ab und wenn sie in Betrieb genommen werde, sei es für Anwohner der Brauereistrasse kaum mehr möglich, sich in den Verkehr auf der Zürcherstrasse einzugliedern.

## **E. 2.3**

Auf die Beschwerden ist im Sinn der Erwägungen einzutreten.

## **E. 3**

Die Beschwerdeführer beantragen, es sei ein verkehrstechnisches Gutachten zu erstellen, welches folgendes berücksichtige: Verkehrsaufkommen der Brauereistrasse und der entsprechenden Baulandreserve, Bürgerfeldstrasse als möglicher Verkehrsträger, Situation Einkaufszentrum Linth-Park mit Baulandreserve, mögliche Verbindungsstrasse Wiesentalstrasse/Linth-Park, Anbindung an die geplante regionale Entlastungsstrasse. Sodann sei ein Augenschein durchzuführen. Der Anspruch auf rechtliches Gehör gebietet, dass rechtzeitig und formrichtig angebotene Beweismittel abzunehmen sind, es sei denn, diese betreffen eine nicht erhebliche Tatsache oder seien offensichtlich untauglich, über die streitige Tatsache Beweis zu erbringen (BGE 124 I 242 E. 2; 117 Ia 268 E. 4b). Im vorliegenden Fall ergeben sich die rechtserheblichen Tatsachen aus den Akten. Insbesondere ist die verkehrstechnische Leistungsfähigkeit des Knotens Zürcherstrasse/Buchbergstrasse durch ein amtsunabhängiges Ingenieurbüro beurteilt worden. Auf die Erstellung des beantragten Gutachtens und auf die Durchführung eines

Augenscheins kann deshalb verzichtet werden.

#### **E. 4**

Die Beschwerdeführer wenden sich gegen die konkrete Ausgestaltung des Strassenprojekts im Bereich der Einmündung der Buchbergstrasse in die Zürcherstrasse.

##### **E. 4.1**

Nach Art. 32 StrG werden Strassen gebaut, wenn eine der folgenden Voraussetzungen es erfordert: Zweckbestimmung (lit. a); Verkehrssicherheit (lit. b); Verkehrsaufkommen (lit. c); Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Fussgängern, Radfahrern und Behinderten (lit. d); Interessen des öffentlichen Verkehrs (lit. e); Umweltschutz (lit. f). Die Aufzählung ist abschliessend und alternativ zu verstehen, d.h. Strassen dürfen gebaut werden, wenn mindestens eine der genannten Voraussetzungen erfüllt ist (Schönenberger, in: G. Germann [Hrsg.], Kurzkommentar zum st. gallischen Strassengesetz vom 12. Juni 1988, Rz. 2 zu Art. 32 StrG). Ein elementares Kriterium bildet das in Art. 32 lit. c StrG erwähnte Verkehrsaufkommen, denn primärer Zweck jeder Strasse bleibt es, den Verkehr aufzunehmen (Schönenberger, a.a.O., Rz. 5 zu Art. 32 StrG). Sodann ist nach Art. 33 StrG beim Strassenbau folgendes zu beachten: Schutz des Menschen und seiner Umwelt (lit. a); Verkehrssicherheit (lit. b); Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Fussgängern, Radfahrern und Behinderten (lit. c); Ortsbild- und Heimatschutz (lit. d); Natur- und Landschaftsschutz (lit. e); die anerkannten Grundsätze eines umwelt- und siedlungsgerechten Strassenbaus (lit. f); sparsamer Verbrauch des Bodens (lit. g). Die Grundsätze des StrG sind bei der Planung, Projektierung und Ausführung einer Strasse zwingend zu beachten (Schönenberger, a.a.O., Rz. 1 zu Art. 33). Im weiteren beurteilt sich die Zweckbestimmung im Sinn von Art. 32 lit. a StrG nach den Zielen und Grundsätzen von Art. 1 und Art. 3 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (SR 700, abgekürzt RPG; vgl. Schönenberger, a.a.O., Rz. 1 zu Art. 33 StrG; VerwGE vom 12. September 2003 i.S. E. und S. C. mit Hinweisen; VerwGE vom 18. Juni 2002 i.S. G. H.). Gemäss Art. 1 Abs. 1 und Art. 3 Abs. 2 RPG haben die Behörden dafür zu sorgen, dass der Boden haushälterisch genutzt und die Landschaft geschont werden. Mit den raumplanerischen Massnahmen sind insbesondere wohnliche Siedlungen zu schaffen und zu erhalten (Art. 1 Abs. 2 lit. b RPG) sowie Wohngebiete vor schädlichen und lästigen Einwirkungen möglichst zu schonen (Art. 3 Abs. 3 lit. b RPG). Schliesslich sind die einschlägigen Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS-Normen) von Bedeutung. Es handelt sich nicht um Rechtssätze, sondern um Richtlinien, die allerdings ein anerkanntes Hilfsmittel bei der Abklärung der Frage bilden, ob eine Anlage den Anforderungen der Verkehrssicherheit genügt (GVP 1990 Nr. 99). Ihre Anwendung im Einzelfall muss dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit standhalten, weshalb sie einem Entscheid nicht ungeachtet der konkreten Verhältnisse zugrunde gelegt werden dürfen (ZBl 1979 S. 223 f. und BGE 94 I 141 mit Hinweisen).

##### **E. 4.2**

Der zuständigen Verwaltungsbehörde kommt bei der Interessenabwägung im Zusammenhang mit den raumplanungs- und strassenrechtlichen Grundsätzen, die untereinander kein widerspruchsfreies Zielsystem bilden, ein erheblicher Ermessensspielraum zu. Diesen Ermessensspielraum hat das Verwaltungsgericht, das nach Art. 61 Abs. 1 VRP nur zur Rechtskontrolle befugt ist, zu respektieren. Eine Ermessenskontrolle gegenüber der Regierung steht ihm nicht zu. Das Verwaltungsgericht

darf daher einen Entscheid der Vorinstanz nur ändern, wenn damit Rechtsnormen und -grundsätze verletzt werden. Soweit es um die Ausübung pflichtgemässen Ermessens geht, ist ihm dagegen eine Korrektur verwehrt. Im Streitfall bedeutet dies, dass das Verwaltungsgericht einen sachlich haltbaren und zweckmässigen Strassenplanungsentscheid der Vorinstanz selbst dann nicht ändert, wenn es eine andere Lösung als ebenso zweckmässig erachtet oder sogar bevorzugen würde (VerwGE vom 18. Juni 2002 i.S. G. H. mit Hinweis auf VerwGE vom 13. November 2001 i.S. M. R.-E., vom 16. November 1998 i.S. E. D. und andere und vom 17. November 1997 i.S. P. N. und andere).

## **E. 5**

Die Beschwerdeführer stellen sich auf den Standpunkt, durch die projektierte Lichtsignalanlage im Bereich der Einmündung der Buchbergstrasse in die Zürcherstrasse werde das Verkehrsaufkommen auf der Zürcherstrasse nicht mehr bewältigt werden können und es werde regelmässig zu Stausituationen kommen. Weil das Verkehrsaufkommen auf der Buchbergstrasse gering sei, erweise es sich sodann als unverhältnismässig, mittels Lichtsignalanlage in den Verkehrsfluss auf der Zürcherstrasse einzugreifen. Die Beschwerdeführer schlagen vor, der Zustand sei unverändert zu belassen bzw. es seien "mildere Massnahmen" zu verwirklichen, wobei ein Kreisel im Vordergrund stehe.

### **E. 5.1**

Was die verkehrstechnische Knotenleistungsfähigkeit im Bereich der Einmündung der Buchbergstrasse in die Zürcherstrasse anbetrifft, beruht der angefochtene Entscheid auf einer fachtechnischen Beurteilung des Ingenieurbüros Nagel + Steiner GmbH, St. Gallen, vom 1. Juni 2004, (in der Folge: Gutachten), die vom Strasseninspektorat als Projektgrundlage in Auftrag gegeben worden war. Danach wird das Einkaufszentrum Linth-Park strassenseitig ab der Zürcherstrasse hauptsächlich über die beiden Zubringer Bürgerfeldstrasse (nur Zufahrt) und Buchbergstrasse (Zu- und Wegfahrt) erschlossen. Sodann haben Zählungen der Nagel + Steiner GmbH gezeigt, dass Fahrer von Fahrzeugen auf der Buchbergstrasse in der Abendspitzenstunde (17.00 -18.00 Uhr) mit durchschnittlich mehr als 45 Sekunden Wartezeit rechnen müssen, bis sie in die Zürcherstrasse einbiegen können. Am Samstagnachmittag beträgt die durchschnittliche Wartezeit 15 bis 20 Sekunden. Nach der VSS-Norm 640 022 entspricht eine mittlere Wartezeit von mehr als 45 Sekunden der Verkehrsqualitätsstufe E, d.h. der Verkehrszustand ist kritisch und "geringe Zunahmen der Verkehrsbelastungen führen zu stark ansteigenden Wartezeiten und Staulängen. Der Verkehr kann knapp bewältigt werden. Die Sicherheit nimmt deutlich ab" (Tabelle 3, S. 10). Nach Einschätzung des Ingenieurbüros Nagel + Steiner GmbH werden Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität sowohl mit einer Lichtsignalanlage als auch mit einem Kreisel verbessert, und beide Knotenformen würden genügend Reserve aufweisen. Die verkehrstechnische Beurteilung hat ergeben, dass sich die durchschnittliche Wartezeit von Verkehrsteilnehmern, die von der Buchbergstrasse in die Zürcherstrasse einbiegen wollen, in den Spitzenstunden durch eine Lichtsignalanlage wesentlich verringern lässt. Sie beträgt durchschnittlich rund 17 Sekunden, was gemäss VSS-Norm 640 022 einer befriedigenden Qualität des Verkehrszustandes entspricht (Tabelle 3, S. 10). Bei einer Phasenbildung, wonach die Abbieger ab der Hauptrichtung (Zürcherstrasse) jeweils "auf Konflikt" abbiegen (d.h. sie müssen gegen die gleichzeitig fahrenden Fahrzeuge aus der Gegenrichtung abbiegen), weist der Knoten sodann, je nach gewählter Umlaufzeit, zwischen 47 Prozent und 57 Prozent Leistungsreserve auf. Zwecks Verbesserung der

Verkehrssicherheit sieht das Projekt sodann vor, dass der nördliche Fahrbahnrand der Zürcherstrasse im Bereich der Buchbergstrasse über eine Länge von rund 80 m aufgeweitet wird. Dadurch kann zwar keine separate Linksabbiegespur, aber eine überbreite (aufgeweitete) Spur mit einer Breite von 5.50 m (inkl. Geradeausspur) mit der Markierung eines Geradeaus- und eines Abbiegepeils (in Richtung Buchbergstrasse) geschaffen werden, was Behinderungen des Geradeausstroms durch wartende Linksabbieger verringert. Wie die Vorinstanz in ihrer Stellungnahme vom 17. September 2007 ausführt, sind derartige Anordnungen an mehreren Knoten im Kanton St. Gallen (z.B. Gossau Mettendorf, St. Gallen Lerchentalstrasse) in Betrieb und haben sich bewährt. Auch wird den Interessen des öffentlichen Verkehrs angemessen Rechnung getragen. Auf der Zürcherstrasse sind im Abstand von 97 m (von Osten) und 120 m (von Westen) vom jeweiligen Haltebalken Busanmeldeschlaufen vorgesehen. Somit kann ein nahender Bus an der Lichtsignalanlage bevorzugt werden. Schliesslich sieht das Projekt für die Fussgänger je einen gesteuerten Übergang über die Zürcher- und die Buchbergstrasse vor. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführer ergibt sich somit, dass das Projekt im Bereich der Einmündung der Buchbergstrasse in die Zürcherstrasse eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer bewirkt und dass die Staubildung auf der Buchbergstrasse, die gemäss Gutachten in der Abendspitzenstunde regelmässig erfolgt, beseitigt werden kann. An dieser Beurteilung ändert nichts, dass auch die Vorinstanz nicht bestreitet, dass das Verkehrsaufkommen auf der Buchbergstrasse zu demjenigen auf der Zürcherstrasse insgesamt gering und zudem im Tagesverlauf von unterschiedlicher Intensität ist.

## **E. 5.2**

Die Vorinstanz bestreitet nicht, dass die Emissionen bei gestörtem Verkehrsfluss steigen. Sie gibt indessen zu bedenken, dass auch die Fahrzeuge auf der Buchbergstrasse heute bei einer Wartezeit von über 45 Sekunden einen erhöhten Ausstoss produzieren. Sodann hält sie die Befürchtungen der Beschwerdeführer, durch die vorgesehene Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere durch den Betrieb einer Lichtsignalanlage, werde sich auf der Zürcherstrasse regelmässig ein Rückstau bis zur Liegenschaft Zürcherstrasse 00 bilden, aus heutiger Sicht als unbegründet. Die Vorinstanz bezieht sich im angefochtenen Entscheid auf die Stellungnahme des Strasseninspektorats, Dienststelle Verkehrstechnik, vom 16. Februar 2007 und führt aus, die projektierte Lichtsignalanlage weise je nach gewählter Umlaufzeit eine Leistungsreserve von 47 bis 57 Prozent auf. Zu bedenken sei weiter, dass die Liegenschaft Zürcherstrasse 85 75 bzw. 120 m vom Knoten Zürcherstrasse/Buchbergstrasse entfernt liege und dass ein Rückstau in dieser Länge ohnehin nicht bei jeder Rotlichtphase zu erwarten sei. Im übrigen könne vom Parkplatz der Liegenschaft Zürcherstrasse 85 auch bei Stausituationen in die Zürcherstrasse eingemündet werden, weil Fahrzeuglenker erfahrungsgemäss Zwischenabschnitte freihalten würden. Unbestritten ist, dass die projektierte Lichtsignalanlage im Bereich der Einmündung der Buchbergstrasse in die Zürcherstrasse für Fahrzeuge, die auf der Zürcherstrasse zirkulieren, Wartezeiten bewirkt. Dies ist "anlagebedingt" bzw. es liegt in der Natur der Sache und ist grundsätzlich hinzunehmen, wenn die Bewältigung des Verkehrsaufkommens dadurch insgesamt verbessert wird. Andernfalls wäre es unmöglich, den Verkehr auf einem Knoten mittels einer Lichtsignalanlage zu regeln. Im Gutachten werden bezüglich einer allfälligen Staulänge auf der Zürcherstrasse zwar keine Prognosen gemacht. Wie ausgeführt, wird indessen festgehalten, möglich sei eine Phasenbildung, wonach die Fahrzeuglenker ab der Hauptrichtung auf der Zürcherstrasse jeweils "auf Konflikt" abbiegen, und je nach

gewählter Umlaufzeit (60 bis 90 Sekunden) weise der Knoten in diesem Fall eine Leistungsreserve von 47 Prozent bis 57 Prozent auf. Nach der fachtechnischen Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Knotens muss somit nicht damit gerechnet werden, die Inbetriebnahme der Lichtsignalanlage bewirke unweigerlich und regelmässig Stausituationen auf der Zürcherstrasse, die sich bis zur Liegenschaft Zürcherstrasse 00 hinziehen, bzw. die Verkehrssituation werde dort in unzumutbarer Weise verschlechtert. Diese Einschätzung entspricht auch derjenigen der Kantonspolizei, Abteilung Verkehrspolizei, wie sie im Mitbericht vom 9. März 2007 zum Ausdruck kommt. Dort wird ausgeführt, die projektierte Lichtsignalanlage sei eine gute Lösung und erhöhe die Verkehrssicherheit insbesondere auch für die Fussgänger. Lichtsignalanlagen seien dazu da, nichtverträgliche Verkehrsströme zeitlich zu trennen. Die Inbetriebnahme der Lichtsignalanlage bei der Einmündung der Buchbergstrasse in die Zürcherstrasse werde zur Folge haben, dass die Fahrzeuge auf der Zürcherstrasse kurz anhalten müssten, um dem Querverkehr das Ein- und Ausfahren zu ermöglichen. Da der Querverkehr im Gegensatz zu demjenigen auf der Zürcherstrasse gering sei, müsse nicht mit einem längeren Rückstau gerechnet werden. Die am Verkehrsknoten eingesetzte Lichtsignalanlage habe bei guter Einstellung eine hohe Leistungsfähigkeit und es entstehe kein Verkehrschaos, sondern die Leistungsfähigkeit dürfe keine negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss (auf der Zürcherstrasse) haben. Sodann stehe die Lichtsignalanlage im Einklang mit dem Prinzip der Selbstregulierung des rund 330 m entfernten Kreisels Zürcherstrasse/Wiesentalstrasse (Aldi-Kreisel). Der Gemeinderat Uznach führt in seiner Stellungnahme vom 14. Februar 2007 in diesem Zusammenhang zwar aus, die Befürchtungen der Beschwerdeführer hinsichtlich Staubildung seien nicht völlig unbegründet. Es sei indessen zu erwarten, dass eine Lichtsignalanlage bei optimaler Steuerung zu keinen entscheidenden Nachteilen für die anderen Verkehrsbeziehungen führe. Zu berücksichtigen sei zudem, dass der Verkehr auf der Zürcherstrasse bevorzugt werde und dass vernünftige Fahrzeuglenker Nebenstrasseneinmündungen und Zufahrten zu Liegenschaften nicht versperren. Schliesslich hat die Regierung in ihrer schriftlichen Antwort auf die Interpellation Bühler-Schmerikon/Zahner-Uznach (23 Mitunterzeichnende) vom 3. April 2007 darauf hingewiesen, die Distanz zwischen dem Aldi-Kreisel und der Einmündung Buchbergstrasse in die Zürcherstrasse betrage 330 m und der Kreisel Kunsthof sei rund 730 m von der projektierten Lichtsignalanlage entfernt. Es könne deshalb keine Rede davon sein, dass der Verkehrsfluss für schwere Motorwagen schikanös behindert werde. Auslöser des Projekts sei der Abfluss des Verkehrs aus der Buchbergstrasse gewesen. Dieser werde mit der Lichtsignalanlage entscheidend verbessert und die Verkehrssicherheit werde am Knoten für alle Verkehrsteilnehmer wesentlich erhöht. Sodann werde beim Bau der Lichtsignalanlage darauf geachtet, dass die für die Anmeldungen an der Lichtsignalanlage notwendigen Detektoren in einem grosszügigen Abstand zum Haltebalken verlegt würden. So könne sichergestellt werden, dass die Lichtsignalanlage die Grünzeit sinnvoll verlängern könne und dass ein ständiges "stopp and go" verhindert werde. Dementsprechend würden auch schwere Motorwagen nicht gezwungen, dauernd zu bremsen und wieder anzufahren. Die Ausführungen im Gutachten sowie diejenigen der kantonalen Amtsstellen und des Gemeinderats Uznach überzeugen. Es darf davon ausgegangen werden, die Inbetriebnahme der projektierten Lichtsignalanlage habe zwar zur Folge, dass auf der Zürcherstrasse zirkulierende Fahrzeuge zwischenzeitlich anhalten müssen, führe dort indessen nicht zu regelmässigen, für die Beschwerdeführer unzumutbaren Stausituationen. Demzufolge ist auch nicht damit zu rechnen, die durch gestörten Verkehrsfluss verursachte Belastung durch

Lärm und Luftschadstoffe werde gegenüber heute zunehmen.

### **E. 5.3**

Die Beschwerdeführer machten zwar geltend, beim Bau des Aldi-Kreisels sei der Verkehr auf der Zürcherstrasse während einer gewissen Zeit mittels zweier provisorischer Lichtsignalanlagen im Gegenverkehr geregelt worden, wobei die Baustelle eine Länge von rund 45 m aufgewiesen habe. Trotz sich rasch abwechselnder Rot- und Grünphasen habe sich auf der Zürcherstrasse in beiden Richtungen insbesondere über die Mittags- und Feierabendzeit ein unverhältnismässig langer Rückstau von bis zu 1,5 km Länge gebildet, der sich während des Tages jeweils nur unvollständig aufgelöst habe. Vor kurzem sei die Infrastruktur der Wasserversorgung Uznach entlang der Zürcherstrasse erneuert worden. In diesem Zusammenhang sei der Verkehr auf der Zürcherstrasse wiederum mit provisorischen Lichtsignalanlagen gesteuert worden, dieses Mal auch im Bereich des Verkehrsknotens Zürcherstrasse/Buchbergstrasse. Obwohl drei Lichtsignalanlagen in Betrieb gewesen seien, sei die Stausituation auf der Zürcherstrasse wesentlich schlimmer gewesen als beim Bau des Aldi-Kreisels. Die Vorinstanz bezieht sich im angefochtenen Entscheid auf die Stellungnahme des Strasseninspektorats, Dienststelle Verkehrstechnik, vom 16. Februar 2007, und führt aus, es sei nicht möglich, die Auswirkungen einer provisorischen Baustellen-Lichtsignalanlage auf den Verkehrsfluss mit denjenigen einer fest installierten Lichtsignalanlage, wie sie projektiert sei, zu vergleichen. Die Vorgaben insbesondere betreffend Sicherheit, Raumwege und Fahrgeschwindigkeit würden zu stark divergieren. In ihrer Stellungnahme im Rahmen des Beschwerdeverfahrens vom 17. September 2007 führt die Vorinstanz ergänzend aus, bei einer definitiven Anlage würden wesentlich mehr Detektoren eingesetzt als bei einer provisorischen Anlage. Während die Baustellen-Anlage im Bereich des Haltebalkens lediglich Anmeldeschlaufen (Radar) aufweise, werde der Verkehr bei der geplanten fest installierten Lichtsignalanlage bereits 104 m (Zürcherstrasse) bzw. 55 m (Buchbergstrasse) vor dem Haltebalken erfasst. Diese Erfassung ermögliche es, dass im Verhältnis zu einer Baustellen-Anlage wesentlich flexibler und demzufolge dem Verkehrsaufkommen angepasst geschaltet werden könne. Die Argumentation der Vorinstanz überzeugt. Auf Grund von Verkehrsbehinderungen in Form von Staubildung, die durch Baustellen-Lichtsignalanlagen verursacht worden sind, kann jedenfalls nicht geschlossen werden, eine fest installierte Lichtsignalanlage werde dieselben oder ähnliche Auswirkungen haben.

### **E. 5.4**

Die Beschwerdeführer berufen sich weiter darauf, das Projekt trage künftigem, durch die Siedlungsentwicklung bedingtem Mehrverkehr keine Rechnung. Im Bereich "Obere Brauerei" seien grossflächige Baulandreserven vorhanden und auch das Einkaufszentrum Linth-Park verfüge über unüberbaute Flächen, die doppelt so gross seien wie die überbaute Fläche. Wenn dieses Land überbaut werde, sei mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens zu rechnen, was gegen eine Lichtsignalanlage und für die Verwirklichung eines Kreisels spreche. Zu berücksichtigen sei weiter, dass Hunderte von Kunden- und Mitarbeiterparkplätzen des Einkaufszentrums Linth-Park nicht bewirtschaftet würden und dass die Erschliessung des Linth-Parks mit öffentlichen Verkehrsmitteln geprüft werden müsse. Gemäss eigenen Berechnungen sei es entgegen der Annahme der Vorinstanz möglich, im Bereich der Einmündung der Buchbergstrasse in die Zürcherstrasse einen Kreisell zu erstellen.

#### **E. 5.4.1**

Im Siedlungsgebiet "Obere Brauerei" besteht nach den Feststellungen der Vorinstanz eine Baulandreserve von 12 bis 15 Wohneinheiten und nach Einschätzung des Gemeinderats Uznach ist in diesem Gebiet längerfristig nicht mit Einzonungen zu rechnen. Die Vorinstanz geht zu Recht davon aus, dass der aus den 12 bis 15 Wohneinheiten resultierende Mehrverkehr, gemessen an der heutigen Belastung der Zürcherstrasse, nicht ins Gewicht fällt. Sodann lässt die Zonenordnung eine Erweiterung des Linth-Parks nach den Feststellungen der Vorinstanz nicht zu. Möglich ist indessen die Erstellung von Wohn- und Gewerbebauten.

#### **E. 5.4.2**

Den Beschwerdeführern ist beizupflichten, dass jede Verkehrszunahme auf der Buchbergstrasse die verkehrsmässigen Verhältnisse im Bereich der Einmündung der Buchbergstrasse in die Zürcherstrasse verschärft. Es ist indessen davon auszugehen, dass der Verkehrsfluss bei diesem Knoten grundsätzlich nur mittels Lichtsignalanlage oder Kreisel verbessert werden kann. Andere Möglichkeiten, dessen Leistungsfähigkeit zu verbessern, bestehen nicht. Unbestritten ist, dass der Bau eines Kreisels, wie ihn die Beschwerdeführer vorschlagen, aus verkehrstechnischer Sicht grundsätzlich möglich wäre. Im Gutachten wird festgehalten, wenn die Leistungsfähigkeit des Knotens mittels Kreisel erhöht werde, sei die Wartezeit für alle beteiligten Fahrzeuge sehr gering. In der Abendspitzenstunde liege sie für alle Zufahrten unter 10 Sekunden und die Leistungsreserve betrage rund 40 Prozent. In der Spitzenstunde am Samstag sei mit Wartezeiten von rund 5 Sekunden zu rechnen und die Leistungsreserve betrage rund 85 Prozent. Die Vorinstanz geht indessen mit Recht davon aus, ein Kreisel könne auf Grund der konkreten Verhältnisse vor Ort nicht oder nur mit unverhältnismässig grossem finanziellem Aufwand verwirklicht werden und mehrere Anstösser hätten unzumutbare Eingriffe in private Rechte hinzunehmen. Unmittelbar bei der Einmündung der Buchbergstrasse in die Zürcherstrasse (Zürcherstrasse 68, Assek.-Nr. 1956) befindet sich die Geschäftsliegenschaft der ABU Bernet AG, die über die Zürcherstrasse erschlossen wird. Es versteht sich von selbst, dass die private Zu- und Wegfahrt zu dieser Liegenschaft gewährleistet bleiben muss. Hinzu kommt, dass der Bau eines Kreisels insbesondere im Bereich der Grundstücke Nrn. 878 und 941 sehr viel Boden beanspruchen würde. Demgegenüber wird für die Erstellung der Lichtsignalanlage kaum Boden benötigt, womit dem Grundsatz des sparsamen Verbrauchs des Bodens Rechnung getragen werden kann (Art. 33 lit. g StrG). Schliesslich hat die Vorinstanz zu Recht berücksichtigt, dass die Kosten für den Bau eines Kreisels aufgrund des grossen Landbedarfs wesentlich höher wären als diejenigen für die Erstellung einer Lichtsignalanlage.

#### **E. 5.4.3**

Die Beschwerdeführer stellen sich zwar auf den Standpunkt, es sei nicht nachvollziehbar, warum die Vorinstanz davon ausgehe, ein Kreisel müsse einen Durchmesser von 28 m aufweisen, zumal es in umliegenden Kantonen Kreisel mit weit geringerem Durchmesser gebe, die ein weit höheres Verkehrsaufkommen aufzunehmen hätten. Für Kreisel, die mit allen Fahrzeugarten befahren werden und die innerhalb besiedelter Gebiete liegen, empfiehlt die VSS-Norm 640 263 einen Aussendurchmesser von 26 bis 35 m (C. 11 S. 8). Nach der Dienstanweisung des Baudepartements betreffend "Baulicher Standard von Kantonsstrassen" vom 5. September 2005 erfolgt die Projektierung der Kreisel grundsätzlich nach der VSS-Norm 640 263. Dabei gilt als minimaler Durchmesser auf allen

Kantonsstrassen 28 m. Abweichungen nach unten sind nur in Absprache mit dem Kantonsingenieur zulässig. Die Schleppkurven aller Fahrbeziehungen sind innerhalb der Fahrbahn sicherzustellen (Ziff. 6 S. 9). Im vorliegenden Fall ist es sachgerecht, zu verlangen, dass ein Kreisel am Knoten Zürcherstrasse/Buchbergstrasse einen Durchmesser von 28 m aufweisen müsste, zumal die Zürcherstrasse von allen Fahrzeugen, so auch von Lastwagen, Sattelschleppern, Cars und Bussen befahren wird und zudem Teil einer Route für Ausnahmetransporte der Kategorie II ist (Art. 9 Abs. 3 und Art. 20 des Strassenverkehrsgesetzes, SR 741.01, Art. 78 ff. der Verkehrsregelnverordnung, SR 741.11, Art. 110 Abs. 4 der Signalisationsverordnung, SR 741.21). Grosse Fahrzeuge sind auf entsprechende Schleppkurven und gut befahrbare Fahrstreifen angewiesen.

## **E. 6**

Zusammenfassend ergibt sich, dass die Beschwerden abzuweisen sind, soweit darauf eingetreten werden kann. Die Erstellung der geplanten Lichtsignalanlage erhöht die Verkehrssicherheit und die Verkehrsqualität im Bereich der Einmündung der Buchbergstrasse in die Zürcherstrasse und dient dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer. Sodann kann ein Kreisel aufgrund der konkreten Verhältnisse vor Ort nicht oder nur mit unverhältnismässig grossem Aufwand verwirklicht werden und die Anstösser hätten unzumutbare Eingriffe in ihre privaten Rechte hinzunehmen. Auch wenn die Lichtsignalanlage unbestrittenermassen Wartezeiten für Fahrzeuge auf der Zürcherstrasse zur Folge hat, kann im weiteren damit gerechnet werden, dass die privaten Interessen der Beschwerdeführer an einer ungehinderten Zu- und Wegfahrt zur Liegenschaft Zürcherstrasse 85 bzw. an einem flüssigen Verkehr in diesem Bereich in aller Regel nicht gefährdet werden. Bei dieser Ausgangslage kommt das Verwaltungsgericht insgesamt zum Ergebnis, dass das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Projekts gegenüber dem privaten Interesse der Beschwerdeführer am Verzicht auf das Projekt bzw. an einem anderen Projekt überwiegt.

### **E. 6.1**

Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind die amtlichen Kosten des Beschwerdeverfahrens den Beschwerdeführern aufzuerlegen (Art. 95 Abs. 1 VRP). In der Regel werden die amtlichen Kosten in vereinigten Verfahren gleichmässig auf die Pflichtigen verteilt (R. Hirt, Die Regelung der Kosten nach st. gallischem Verwaltungsrechtspflegegesetz, Diss. St. Gallen 2004, S. 84). Eine Entscheidgebühr von Fr. 5'000.-- ist angemessen (Ziff. 382 des Gerichtskostentarifs, sGS 941.12). Sie wird mit dem geleisteten Kostenvorschuss von je Fr. 3'000.-- verrechnet. Der Rest von Fr. 1'000.-- wird den Beschwerdeführern zu gleichen Teilen zurückerstattet.

### **E. 6.2**

Die Beschwerdeführer haben keinen Anspruch auf ausseramtliche Entschädigung (Art. 98 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 98bis VRP). Demnach hat das Verwaltungsgericht zu Recht erkannt: 1./ Die Beschwerdeverfahren der B. AG sowie von R. und R. B. werden vereinigt. 2./ Die Beschwerden werden abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann. 3./ Die amtlichen Kosten der Beschwerdeverfahren von insgesamt Fr. 5'000.-- bezahlen die Beschwerdeführer je zur Hälfte unter Verrechnung mit dem geleisteten Kostenvorschuss von je Fr. 3'000.--. Der Rest von Fr. 1'000.-- wird den Beschwerdeführern je zur Hälfte zurückerstattet. 4./ Ausseramtliche Kosten werden nicht entschädigt.

V. R. W. Der

Präsident:

Die

Gerichtsschreiberin: Versand dieses Entscheides an: - die Beschwerdeführer - die  
Vorinstanz am: Rechtsmittelbelehrung: Sofern eine Rechtsverletzung nach Art. 95 ff. BGG  
geltend gemacht wird, kann gegen diesen Entscheid gestützt auf Art. 82 lit. a BGG innert 30  
Tagen nach Eröffnung beim Schweizerischen Bundesgericht, 1000 Lausanne 14,  
Beschwerde erhoben werden.

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