

SG_VERWALTUNGSGERICHT B 2025/180 vom 9. März 2026

Sg Verwaltungsgericht, 2026-03-09, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_B_2025_180

FR: SG_VERWALTUNGSGERICHT B 2025/180 du 9 mars 2026

IT: SG_VERWALTUNGSGERICHT B 2025/180 del 9 marzo 2026

Regeste

Strassenverkehrsrecht, Art. 5 Abs. 2 BV, Art. 32 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 108 Abs. 1 und 2 SSV; Art. 22b, Art. 107 Abs. 5 Satz 1 SSV. Die Vorinstanz durfte die Sache an den Rat der beschwerdeführenden Gemeinde zurück- weisen, ohne in unzulässiger Weise in die Gemeindeautonomie einzugreifen. Ihr lagen nicht sämtliche entscheidrelevanten Informationen vor, um die Verhältnismässigkeit der strittigen Verkehrsanordnung überprüfen zu können, (Verwaltungsgericht, B 2025/180) Gegen dieses Urteil wurde Beschwerde beim Bundesgericht erhoben (Verfahren 1C_211/2026)

Erwägungen

E. 3

Juni 2024 veröffentlichte der Stadtrat schliesslich folgende von ihm mit Beschluss vom 28. Mai 2024 erlassene Verkehrsanordnung: „Gebiet G.___ begrenzt im Norden durch den H.___-weg und die F.___-strasse, im Osten durch den I.___- weg, im Süden durch den J.___ und die K.___-strasse sowie im Westen durch die C.___- Strasse Zonensignalisation «Begegnungszone» (Signal Nr. 2.59.5) Aufhebung der bestehenden Verkehrseinschränkung; Signal Nr. 2.50 «Parkieren verboten» innerhalb der Begegnungszone.“ Geplante Begegnungszone G.___ (kariert), Auszug aus der Landeskarte 1:10'000 des Bundesamtes für Landestopografie swisstopo (<https://www.map.geo.admin.ch>, Stand: 26. Februar 2026), vgl. dazu auch undatierter Übersichtsplan, act. 9/11/4 B. Gegen die am 3. Juni 2024 veröffentlichte Verkehrsanordnung rekurrierte L.___, Miteigentü- mer des mit dem Einfamilienhaus Assek.-Nr. 0000_ überbauten Grundstücks Nr. 0001_, B 2025/180 2/18

Grundbuchkreis Y.___ (M.___-strasse 002_), am 17. Juni/12. Juli 2024 an das Sicherheits- und Justizdepartement (SJD). Mit Entscheid vom 8. September 2025 hiess das SJD den Rekurs gut, hob den Beschluss des Stadtrates vom 28. Mai 2024 auf und wies die Sache zur umfassenden Verhältnismässigkeitsprüfung und zu neuem Entscheid an den Stadtrat zurück. C. Gegen den Entscheid des SJD (Vorinstanz) vom 8. September 2025 erhob die Politische Gemeinde Z.___ (Beschwerdeführerin) mit Eingabe vom 18. September 2025 und Ergän- zung vom 27. Oktober 2025 Beschwerde beim Verwaltungsgericht mit dem Rechtsbegeh- ren, es sei der angefochtene Entscheid unter Kosten- und Entschädigungsfolge aufzuhe- ben. Am 4. November 2025 schloss die Vorinstanz auf Abweisung der Beschwerde. Am

E. 3.1

Die Vorinstanz beantwortete die Frage, ob die als Begleitmassnahmen zur Begegnungs- zone vorgesehenen Ein- und Ausgangsportale sowie das Aufstellen von Pflanzkisten einem Planverfahren nach Art. 39 ff. des Strassengesetzes (sGS 732.1, StrG) zu unterziehen sind,

nicht abschliessend (vgl. E. 7 des angefochtenen Entscheids). Gleichwohl hielt sie dazu mit Hinweis auf den Rekursentscheid des Bau- und Umweltdepartements (BUD) Nr. 42/2021 vom 19. Mai 2021 (Verfahren 20-609/20-1047, bestätigt mit VerwGE B 2021/129 und 130 vom 20. Juni 2022) fest, dass die bestehenden Strassen durch das Anbringen der Ein- und Ausgangsportale und der Pflanzkisten verengt würden und Eingangsportale mit Stelen sowie Pflanzungen und Rabatten in der Rechtsprechung im Kanton St. Gallen als bauliche Massnahmen im Rahmen eines Gemeindestrassenprojekts beurteilt worden seien. Da die Beschwerdeführerin an die Rechtsauffassung gebunden ist, die dem Rückweisungsentscheid zugrunde liegt (Art. 56 Abs. 2 Satz 1 VRP), rechtfertigt es sich, dass sich das Verwaltungsgericht mit der Kritik der Beschwerdeführerin an Erwägung 7 des angefochtenen Entscheids auseinandersetzt, selbst wenn im Bereich der öffentlichen Gemeindestrassen im Sinne von Art. 1 Abs. 1 Satz 1 und Art. 7 Abs. 1 StrG grundsätzlich das BUD – und nicht das SJD als Vorinstanz – zuständige Aufsichts- (vgl. dazu Art. 100 der Verfassung des Kantons St. Gallen, sGS 111.1, KV; Art. 155 Abs. 1, 3 und 4, Art. 156 Ingress und Bst. b, Art. 158 Ingress Bst. b und d des Gemeindegesetzes, sGS 151.2, GG), Rechtsverweigerungsbeschwerde- (vgl. dazu Art. 88, Art. 89 Abs. 1 Ingress und Bst. b VRP) und Rekursinstanz (Art. 43bis Abs. 1 Ingress und Bst. a VRP) ist (vgl. dazu Art. 25 Ingress und Bst. a und Art. 26 Ingress und Bst. f des Geschäftsreglements der Regierung und der Staatskanzlei, sGS 141.3, GeschR).

E. 3.2

Gemäss dem verkehrstechnischen Bericht Begegnungszone G.__ der Polizei und des Tiefbauamtes der Beschwerdeführerin vom 29. April 2024 (Projekt-Nr. 23.042, nachfolgend: Bericht, S. 13), dem Signalisations- und Markierungsplan Nr. 23.042.60 vom 26. Februar/30. April 2024 sowie dem Plan „Anrechenbare Flächen Stadtklima-Initiative“ Nr. 23.042.200 vom 26. Februar 2024 sollen bei den Einmündungen der G.__- und der B 2025/180 6/18

N.__-strasse in die A.__-strasse sowie bei der Einmündung der O.__- in die K.__-strasse beidseitig Signaltafeln mitsamt Schachbrettmarkierung angebracht werden. Auch ist vorgesehen, auf der G.__-, N.__-, Q.__-, R.__ und B.__-strasse insgesamt zehn Pflanzkisten jeweils neben markierten Längsparkflächen am Rand der Verkehrsfläche aufzustellen.

E. 3.3.1

Im Beschluss des Stadtrates vom 28. Mai 2024 wird die Zonensignalisation „Begegnungszone“ im Gebiet G.__ und die Aufhebung der bestehenden Verkehrseinschränkungen (Signal Nr. 2.50 „Parkieren verboten“) als im Sinne von Art. 107 Abs. 1 Ingress SSV und Art. 23 EV-SVG zu veröffentlichende „Verfügung“ einer Verkehrsanordnung bezeichnet (Ziff. 1 und 2 des Beschlusses). Diese Verfügung und das beidseitige Aufstellen der entsprechenden Signaltafeln (Signale Nrn. 2.59.5 Begegnungszone, 2.59.2 Ende-Zonensignal, 2.50 und 2.58 Ende Parkieren verboten [Fahrtrichtung Begegnungszone] und 2.59.6 Ende der Begegnungszone, 2.59.1 Zonensignal, 2.50 Parkieren verboten [Fahrtrichtung Tempo-30- Zone]) bei den Eingängen zur Begegnungszone G.__ bildeten eine Einheit und waren Gegenstand der publizierten Verkehrsanordnung (vgl. dazu Art. 108 Abs. 6 SSV in Verbindung mit Art. 5 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, SR 741.213.3, ZonenV, wonach die Ein- und Ausfahrten der Zone durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen sind, dass die Wirkung eines Tores entsteht; BGer

1C_558/2019 vom 8. Juli 2020 E. 4.2). Die Verkehrsanordnung entfaltet ihre Wirkung nur, wenn sie auf der Strasse in Form einer entsprechenden Signalisation kenntlich gemacht wird (vgl. dazu BGE 100 IV 71 E. 2). Die Schachbrettmarkierung bildete dagegen lediglich Teil der stadträtlichen Anordnungen (Ziff. 3 des Beschlusses, wonach auch die Anbringung und Entfernung der erforderlichen Signalisationen und Markierungen nach den Weisungen der Stadtpolizei „angeordnet“ wurde, ohne diesen Teil als [Allgemein-]Verfügung mit Rechtsmittelbelehrung zu publizieren).

E. 3.3.2

Signale und Markierungen dürfen gemäss Art. 101 Abs. 2 SSV erst angebracht oder entfernt werden, wenn die Behörde dies unter Beachtung des Verfahrens von Art. 107 SSV angeordnet hat und die Verfügung vollstreckbar ist (Art. 107 Abs. 1bis SSV). Auch Signale und Markierungen, welche nicht als örtliche Verkehrsanordnungen im Sinn von Art. 107 Abs. 1 Bst. a SSV zu verfügen und mit Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen sind (vgl. dazu Art. 107 Abs. 3 SSV), sind grundsätzlich jederzeit anfechtbar und auf dem Rechtsmittelweg – (an sich erst) nach Durchführung eines Einspracheverfahrens nach Art. 106 SSV – überprüfbar (vgl. dazu VerwGE B 2024/177 vom 22. April 2025 E. 2.2.2, mit Hinweisen). Dementsprechend durfte sich der Beschwerdegegner mit seinem Rekurs bei der Vorinstanz B 2025/180 7/18

nicht nur gegen die mittels Verfügung und Veröffentlichung angeordnete Begegnungszone G.__, welche durch das beidseitige Anbringen der Signaltafeln bei den Eingängen zur Begegnungszone G.__ signalisiert werden soll, sondern auch gegen die Schachbrettmarkierung wehren. In diesem Zusammenhang stellen sich ausschliesslich strassenverkehrs- und keine strassenbaurechtlichen Fragen, selbst wenn die „Eingangsportale“ auch eine Verschmälerung der Fahrbahn bei den Eingangsportalen zu den Zoneneingängen bewirken und unter den Begriff der Strassenkorrektur im Sinne von Art. 31 Abs. 1 StrG namentlich die Verbreiterung und Verschmälerung einer bestehenden Strasse fallen (vgl. dazu VerwGE B 2007/181 vom 19. Juni 2008 E. 4.1, mit Hinweis, und zum Strassenumfang Art. 3 StrG). Folglich ist das beidseitige Aufstellen der Signaltafeln bei den Zoneneingängen mitsamt Schachbrettmarkierung als Anbringen von Signalen und Markierungen im Sinne von Art. 51 Abs. 2 Bst. e StrG zu betrachten und dem Strassenunterhalt (Art. 51 Abs. 1 StrG, vgl. dazu auch VerwGE B 2012/69 und 70 vom 19. Dezember 2013 E. 3.2.1.3, mit Hinweis) zuzuordnen. Entgegen anderslautender Meinung des Beschwerdegegners ist dafür weder ein Planverfahren im Sinne von Art. 39 ff. StrG noch ein Mitwirkungsverfahren (Art. 4 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung, Raumplanungsgesetz, SR 700, RPG; Art. 33bis Abs. 2 StrG) durchzuführen. Im Übrigen wird vom Beschwerdegegner nicht weiter dargetan, dass das Aufstellen der fraglichen Signaltafeln bei den Zoneneingängen oder die Schachbrettmarkierung strassenverkehrsrechtlich unzulässig wäre (vgl. dazu etwa Art. 103 Abs. 1 Satz 1 und 2 sowie Abs. 4 Satz 2 SSV, wonach Signale am rechten Strassenrand stehen und am linken Strassenrand wiederholt werden können, aber nicht in das Lichtraumprofil der Fahrbahn hineinragen dürfen).

E. 3.4

Anders mag es sich mit dem Aufstellen der Pflanzkisten innerhalb der Begegnungszone G.__ verhalten. Es erscheint fraglich, ob es sich dabei strassenverkehrsrechtlich um Signale und Markierungen handeln kann (vgl. dazu Art. 2 Abs. 1bis in Verbindung mit Anhang 2 und Art. 2a Abs. 3 in Verbindung mit Art. 22b Abs. 1 und 3 SSV; Art. 18 EV-SVG),

welche vom Rat der Beschwerdebeteiligten mit Beschluss vom 28. Mai 2024 hätten angeordnet werden können, selbst wenn die Pflanzkisten als Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselemente im Sinne von Art. 5 Abs. 3 ZonenV qualifiziert werden könnten und das Aufstellen dieser Kisten in erster Linie aus strassenverkehrsrechtlichen Gründen erfolgen sollte (Parkieren nur innerhalb der markierten Flächen; Einhalten der erforderlichen Sichtweiten). Daher ist strassenbaurechtlich zu bezweifeln, dass das Aufstellen dieser Pflanzkisten auf der Verkehrsfläche unter den Strassenunterhalt (Art. 51 Abs. 1 und Abs. 2 Ingress und Bst. e StrG) fällt. Die Durchführung eines Planverfahrens nach Art. 39 ff. StrG setzte allerdings analog zur Baubewilligungspflicht nach Art. 22 Abs. 1 RPG (vgl. dazu BGE 150 II 489 E. 2.1, mit Hinweisen) voraus, dass damit so wichtige räumliche Folgen verbunden sind, dass ein Interesse der Öffentlichkeit oder der Nachbarn (einschliesslich B 2025/180 8/18

beschwerdeberechtigter Verkehrsteilnehmer) besteht, das Aufstellen der gemäss Angaben der Beschwerdeführerin jederzeit entfern- oder verschiebbaren (vgl. Rekursstellungnahme vom 26. September 2024 Ziff. 3.8) Pflanzkisten mit den Grundmassen von 1,20 x 1,60 m oder 1,92 m² (vgl. Legende zu den unter E. 3.3 hiervoor aufgeführten Plänen) vorgängig auf die Übereinstimmung mit der Strassengesetzgebung zu überprüfen. Die aufgeworfenen Fragen brauchen letztlich indes nicht abschliessend geklärt zu werden, weil keine Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass in Anlehnung an Art. 25a RPG eine Pflicht bestünde, den vorliegend strittigen Erlass der Begegnungszone G. mit einem allfälligen Planverfahren nach Art. 39 ff. StrG für das Aufstellen der Pflanzkisten zu koordinieren (vgl. dazu Urteil des Verwaltungsgerichts Bern 100.2020.65U vom 8. September 2021 in BVR 2021, S. 517 ff., nicht publizierte E. 5.5.2, mit Hinweisen, anders: VerwGE B 2013/232 und 267 vom 16. April 2014 E. 2; B 2018/80 und 82 vom 23. Mai 2019 E. 6.1, je mit Hinweisen). Selbst wenn die Kisten aus strassenrechtlichen Gründen vorläufig nicht aufgestellt werden dürften, können sich daraus keine wesentlichen Auswirkungen auf die Beurteilung der Zulässigkeit der vorliegend strittigen Verkehrsanordnung ergeben. Mangels Koordinationsbedarfs könnte über die Zulässigkeit der Pflanzkisten in einem allfälligen nachgelagerten Planverfahren nach Art. 39 ff. StrG entschieden werden (vgl. dazu auch BGer 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E. 4.3.7, mit Hinweis, wonach eine gestaffelte Anordnung begleitender Massnahmen zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit unter Umständen angezeigt sein kann). 4. Der Beschwerdegegner beantragt, es sei ein Augenschein durchzuführen und eine schriftliche Auskunft der Kantonspolizei einzuholen. Die tatsächlichen Feststellungen im angefochtenen Entscheid erweisen sich als ausreichend zur Beurteilung des vorliegenden Falls. Es ist nicht ersichtlich, dass die Durchführung eines Augenscheins im Sinne von Art. 12 Abs. 1 VRP oder eine schriftliche Auskunft der Kantonspolizei zu anderen oder neuen, rechtserheblichen Erkenntnissen führen würde (vgl. dazu VerwGE B 2023/194 vom 11. März 2024 E. 4.3, mit Hinweis). Die mit Blick auf die nachstehend zu schildernden Gegebenheiten entscheiderelevanten tatsächlichen Verhältnisse ergeben sich aus den Verfahrensakten, dem Geoportal, der Publikationsplattform und den Internetseiten des Bundesamtes für Landestopografie (swisstopo) und der Beschwerdeführerin (<https://www.daten.stadt.sg.ch>), welchen ein offizieller Anstrich anhaftet und deren Beizug im vorliegenden Zusammenhang nahelag, weshalb die daraus stammenden Tatsachenangaben als notorisch betrachtet werden können (vgl. zu den nicht beweisbedürftigen notorischen Tatsachen BGE 149 I 91 E. 3.4; BGer 1C_582/2018 vom 23. Dezember 2019 E. 2.3, je mit Hinweisen, insbesondere auf BGE 143 IV 380 E. 1.2, in: Pra 2018 Nr. 61). Es besteht kein Anlass, den Beweisanträgen des Beschwerdegegners zu B

2025/180 9/18

entsprechen (vgl. zur antizipierten Beweiswürdigung BGE 144 V 361 E. 6.5; 144 II 427 E. 3.1.3, je mit Hinweis[en], kritisch dazu M. BICKEL, Antizipierte Beweiswürdigung, 2021, Rz. 530 ff.). 5. Der Bundesrat hat die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften auf 50 km/h festgelegt (Art. 4a Abs. 1 Ingress und Bst. a der Verkehrsregelverordnung, SR 741.11, VRV, in Verbindung mit Art. 32 Abs. 2 SVG). Die zuständige Behörde kann für bestimmte Strassenstrecken gestützt auf ein Gutachten davon abweichen, um besondere Gefahren im Strassenverkehr zu vermeiden oder zu vermindern, bestimmte Strassenbenützer besonders zu schützen, den Verkehrsablauf zu verbessern oder eine übermässige Umweltbelastung zu vermindern (Art. 32 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 108 Abs. 1 und 2 SSV). Das vorgängig zu erstellende Gutachten hat zu belegen, dass die Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 108 Abs. 4 SSV). Als abweichende Höchstgeschwindigkeiten sind innerorts Begegnungszonen nach Art. 22b SSV mit 20 km/h grundsätzlich zulässig (Art. 108 Abs. 5 Ingress und Bst. e SSV). Es handelt sich dabei um sogenannte funktionelle Verkehrsbeschränkungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG (BGE 150 II 444 E. 3.2, mit Hinweis). Als bundesrätliche Ausnahme im Sinne von Art. 32 Abs. 3 Satz 2 SVG schreibt Art. 108 Abs. 4bis SSV kein Gutachten mehr für die Anordnung einer Begegnungszone vor. Allerdings betrifft diese Ausnahme nur "nicht verkehrorientierte" Strassen (vgl. Art. 2a Abs. 5 SSV und BGE 150 II 444 E. 3.3). Verkehrorientierte Strassen sind alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind (Art. 1 Abs. 9 SSV, vgl. dazu auch BGE 150 II 444 E. 5.1, mit Hinweisen). 5.1. Nicht umstritten ist, dass die von der geplanten Verkehrsanordnung betroffenen Strassen siedlungsorientiert und nicht verkehrorientiert sind (vgl. dazu E. 4b des angefochtenen Entscheids, siehe dazu aber Botschaft und Entwurf der Regierung für den IX. Nachtrag zum Strassengesetz vom 2. September 2025 sowie Antrag der vorberatenden Kommission vom 29. Januar 2026, wonach gemäss den neuen Art. 8 Abs. 1 und Art. 11bis StrG Gemeindestrassen erster Klasse als verkehrorientierte Strassen gelten, darauf die bundesrechtlich festgesetzte allgemeine Höchstgeschwindigkeit signalisiert wird und davon nur in Ausnahmefällen abgewichen werden darf, Geschäftsnr. 22.25.09, <https://www.ratsinfo.sg.ch>, Stand: 26. Februar 2026). Die strittige Begegnungszone ist somit nach Art. 2a Abs. 5 SSV grundsätzlich zulässig. Auch setzt deren Anordnung kein Gutachten voraus. Ferner müssen B 2025/180 10/18

dafür keine qualifizierten öffentlichen Interessen im Sinne von Art. 108 Abs. 1 und 2 SSV gegeben sein (vgl. dazu Art. 108 Abs. 4bis SSV; BGE 150 II 444 E. 3.3). Dies ändert indes nichts daran, dass funktionelle Verkehrsbeschränkungen nur zulässig sind, wenn sie verhältnismässig sind (vgl. E. 5.3.2 hiernach); zu prüfen ist nachfolgend, ob die von der Beschwerdeführerin vorgenommene Verhältnismässigkeitsprüfung den Anforderungen genügt. 5.2. 5.2.1. Die Vorinstanz hat in Erwägung 6 des angefochtenen Entscheids gestützt auf das Merkblatt 2017/07 „Begegnungszonen“ der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) vom 30. November 2016 (S. 7 f., <https://www.svi.ch> ■ Publikationen, Stand: 26. Februar 2026) und die Fachdokumentation „Begegnungszonen“ der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) aus dem Jahr 2024 (S. 4-6, <https://www.bfu.ch> ■ Strasse & Verkehr ■ Empfehlungen zu Strasseninfrastruktur und

Signalisation, Stand: 26. Februar 2026) die Rückweisung an den Rat der Beschwerdeführerin zur Ergänzung des Sachverhalts und zu neuer Entscheidung zusammengefasst damit begründet, dass in verschiedener Hinsicht Zweifel an der Wirksamkeit der Massnahme bestünden. Zwar anerkennt sie, dass die mit der Begegnungszone verbundene Temporeduktion im Grundsatz geeignet ist, die Sicherheit der verschiedenen Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Die Beschwerdeführerin habe sich indes nicht vertieft damit auseinandergesetzt, ob die Begegnungszone in der konkret geplanten Ausgestaltung tatsächlich eine Erhöhung der Verkehrssicherheit mit sich bringe: Erstens verfügten die Kindergärten an der R.__-strasse 003_ und an der B.__ 004_ sowie die Tagesbetreuung S.__ über Bereiche für spielerische Aktivitäten im Freien. Deshalb erscheine fraglich, ob tatsächlich beabsichtigt sei, mit den Kindergartenkindern und den Kindern in der Tagesbetreuung statt in einem geschützten Bereich im Fahr- und damit im Gefahrenbereich zu spielen. Die Trennung zwischen dem Gefahrenbereich und dem Fussverkehr erscheine sinnvoller (E. 6a/cc). Zweitens gelangten die Schulkinder vom Schulhaus T.__ via den Q.__-weg und die R.__-strasse zur Turnhalle und zum Sportplatz. Über die R.__-strasse würden sie über ein Trottoir und auf Höhe R.__-strasse

E. 7

Januar 2026 beantragte L.__ (Beschwerdegegner), es sei die Beschwerde unter Kosten- und Entschädigungsfolge vollumfänglich abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden könne. Darüber zieht das Verwaltungsgericht in Erwägung: 1. Das Verwaltungsgericht ist zum Entscheid in der Sache zuständig (Art. 59bis Abs. 1 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege; sGS 951.1, VRP). Die Beschwerde wurde mit Eingabe vom 18. September 2025 rechtzeitig erhoben und erfüllt zusammen mit der Ergänzung vom 27. Oktober 2025 formal und inhaltlich die gesetzlichen Anforderungen (Art. 64 in Verbindung mit Art. 47 Abs. 1 und Art. 48 Abs. 1 und 2 VRP); entgegen der Auffassung des Beschwerdegegners kann insbesondere nicht gesagt werden, die Beschwerdeführerin setze sich mit dem angefochtenen Entscheid inhaltlich nicht auseinander. Die Beschwerdeführerin ist zur Beschwerde gegen den angefochtenen Entscheid berechtigt, zumal mit diesem Entscheid die von ihrem Rat gestützt auf Art. 19 Abs. 2 Satz 1 der Einführungsverordnung zum eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz (sGS 711.1, EV-SVG) angeordnete Begegnungszone (Art. 22b der Signalisationsverordnung, SR 741.21, SSV, in der Fassung vom 24. August 2022, in Kraft getreten am 1. Januar 2023, AS 2022 498) als funktionelle Verkehrsanordnung im Sinne von (Art. 108 Abs. 4bis SSV in Verbindung mit) Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01, SVG) aufgehoben und die Sache zu neuer Entscheidung an diesen zurückgewiesen worden ist (vgl. dazu Art. 3 Abs. 4 Satz 3 SVG; Art. 64 in Verbindung mit Art. 45 Abs. 1 und 2 VRP; BGer 1C_119/2024 vom 14. März 2025 E. 1.2, zur Publikation vorgesehen; 2A.38/2006 vom 13. Juli 2006, je E. 1.2; Urteil des Verwaltungsgerichts Zürich VB.2024.00307 vom 20. November 2025 E. 1.2.1, mit Hinweisen, in: URP 2024, S. 84 ff.). Mit der Gutheissung der Beschwerde und der Aufhebung des B 2025/180 3/18

angefochtenen Rückweisungsentscheids kann ein Endentscheid herbeigeführt werden (vgl. dazu VerwGE B 2024/57 vom 23. Dezember 2024 E. 1.3, mit Hinweisen), womit – jedenfalls für das kantonale Verfahren – von einem zulässigen Anfechtungsobjekt auszugehen ist. Auf die Beschwerde ist einzutreten. 2. Die Beschwerdeführerin macht geltend, die Vorinstanz habe die Rekurslegitimation des Beschwerdegegners zu Unrecht bejaht. Dieser werde durch die Begegnungszone nicht deutlich wahrnehmbar in seinen Interessen

beeinträchtigt, da er auf dem von ihm benützten, 350 m langen Streckenabschnitt aufgrund dieser Verkehrsanordnung einen Zeitverlust von maximal 20 Sekunden erleide. 2.1. 2.1.1. Art. 111 Abs. 1 des Bundesgesetzes über das Bundesgericht (Bundesgerichtsgesetz, SR 173.110, BGG) schreibt in Umsetzung der Rechtsweggarantie (Art. 29a der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, SR 101, BV) als gewichtigen Eingriff in die kantonale Organisationsautonomie (Art. 47 BV) vor, dass die Rechtsmittelbefugnis im kantonalen Verfahren (nach Art. 45 Abs. 1 VRP) nicht enger umschrieben werden darf, als dies für die Beschwerde an das Bundesgericht (Art. 89 Abs. 1 BGG) vorgesehen ist. Nach Art. 89 Abs. 1 BGG ist unter Legitimationsaspekten kumulativ vorausgesetzt, dass der Beschwerdeführer am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (Bst. a; formelle Beschwer), über eine spezifische Beziehungsnähe zur Streitsache verfügt (Bst. b) und einen praktischen Nutzen aus der Aufhebung oder Änderung des angefochtenen Entscheids zieht (Bst. c; Bst. b und c zusammen: materielle Beschwer). Das kantonale Recht gewährt keine weitergehende Rechtsmittelbefugnis (vgl. VerwGE B 2025/56 vom 20. Oktober 2025 E. 4.2): Nach Art. 45 Abs. 1 VRP ist zur Erhebung des Rekurses berechtigt, wer an der Änderung oder Aufhebung der Verfügung oder des Entscheids ein eigenes schutzwürdiges Interesse dartut. 2.1.2. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung steht bei der Anordnung einer funktionellen Verkehrsbeschränkung die Beschwerdebefugnis allen Verkehrsteilnehmern zu, welche die mit der Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger regelmässig benützen, wie das bei Anwohnern oder Pendlern der Fall ist, während bloss gelegentliches Befahren der Strasse nicht genügt (vgl. BGE 136 II 539 E. 1.1; BGer 1C_615/2021 vom 15. März 2024 in BGE 150 II 144 nicht publizierte E. 1.1; 1C_392/2020, 1C_393/2020 vom 20. Mai 2021 E. 4.2; 1C_121/2017 vom 18. Juli 2017 E. 1.1.1; 1C_160/2012 vom 10. Dezember 2012 in B 2025/180 4/18

BGE 139 II 145 nicht publizierte E. 1.2, je mit Hinweis[en], siehe dazu auch VerwGE B 2024/177 vom 22. April 2025 E. 1.2.2; B 2022/114 vom 21. November 2022 E. 2.3, je mit Hinweisen). Vorausgesetzt wird, dass die Fahrten über eine längere Zeitspanne und in gleichmässigen, eher kurzen zeitlichen Abständen durchgeführt werden, wobei die konkreten Umstände des Einzelfalls massgebend sind (vgl. dazu BGer 1A.73/2004 vom 6. Juli 2004 E. 2.2, mit Hinweisen, in: Pra 2004 Nr. 157). Überdies ist zu prüfen, ob der Verkehrsteilnehmer durch das strittige Projekt Beeinträchtigungen von einer gewissen Intensität in Kauf zu nehmen hat und damit ein schutzwürdiges Interesse nachweist. Der Nachteil muss objektiv betrachtet eine gewisse Schwere aufweisen (vgl. dazu D. THURNHERR, Allgemeinverfügungen im Kontext von Covid-19, in: Brunner/Kocher/Seiler/Stadelmann [Hrsg.], *ὄμεις πειθοῦ* - gehorche den Gesetzen, Liber amicorum für Hansjörg Seiler, 2022, S. 346; WIEDERKEHR/EGGENSCHWILER, Die allgemeine Beschwerdebefugnis Dritter, 2. Aufl. 2025, Rz. 240-245, wonach die bundesgerichtliche Rechtsprechung bezüglich des Kriteriums des schutzwürdigen Interesses uneinheitlich sei). Aus den von der Beschwerdeführerin angeführten Bundesgerichtsurteilen BGE 139 II 145 E. 5.8 und BGer 1C_11/2017 vom 2. März 2018 (E. 4.4.2, in Bezug auf die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf Haupt- oder verkehrsorientierten Nebenstrassen) geht hervor, dass kein gewichtiger Nachteil für den Strassenverkehr vorliegt, wenn sich aus der Verkehrsanordnung bloss ein geringer und damit hinnehmbarer Zeitverlust ergibt (vgl. dazu auch Hinweise auf die Rechtsprechung in WIEDERKEHR/EGGENSCHWILER, a.a.O., Rz. 240 FN 479, wonach eine Verlängerung der Fahrzeit um wenige Sekunden [3 bis 19 Sekunden] als gering und hinnehmbar

erachtet worden ist). 2.2. Ausser Frage steht, dass der Beschwerdegegner die von den strittigen Verkehrsanordnungen betroffenen Strassen mehrmals (in der Regel: viermal) täglich nutzt (mit dem Auto oder dem Elektrofahrrad) und damit im Rekursverfahren als besonders betroffen anzusehen war. Sodann hat er nachvollziehbar dargelegt, dass in seinem Fall von einer massgebenden Streckenlänge von 450 bzw. 500 m auszugehen sei und die Änderung des Verkehrsregimes (Mitbenützung der ganzen Verkehrsfläche durch Fussgänger und Benutzer von fahzeugähnlichen Geräten [fäG]) eine zusätzliche Verlängerung der Fahrzeit mit sich bringe. Damit hat er einen nicht bloss geringen Zeitverlust durch die Einführung der Begegnungszone (rund 30 Sekunden pro Fahrt) und somit ein schutzwürdiges Interesse ausreichend dargetan (vgl. dazu auch BGer 1C_392/2020, 1C_393/2020 vom 20. Mai 2021 E. 5.2, in Bezug auf ein Strassenprojekt, wonach sich bei einem Zeitverlust von eineinhalb Minuten oder einer halben Minute pro Tag noch keine besondere Betroffenheit ausmachen lässt), zumal er in vertretbarer Weise zusätzlich die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer ins Feld führt. Die Vorinstanz durfte deswegen auf den Rekurs des Beschwerdegegners eintreten. B 2025/180 5/18

3. Streitig ist zunächst, ob es sich bei den als Begleitmassnahmen zur Begegnungszone vorgesehenen Ein- und Ausgangsportalen sowie den mobilen Pflanzenkisten um strassenbauartige Massnahmen handelt. Die Beschwerdeführerin verneint dies unter Anrufung des Bundesgerichtsurteils 1C_618/2018 vom 20. Mai 2019 und den vorangehenden Verwaltungsgerichtsentscheid B 2017/15 vom 6. Oktober 2018 und schliesst daraus, es habe für die vorliegend umstrittene Verkehrsanordnung – entgegen dem Standpunkt des Beschwerdegegners – kein Strassenplanverfahren durchgeführt werden müssen.

E. 10

über einen Fussgängerstreifen geführt. Die Kinder würden dadurch von der Fahrbahn ferngehalten, so dass keine erhöhte Gefahr bestehe. Die Aufhebung des Fussgängerstreifens und das Anbringen einer gelben Fläche schein die Sicherheit nicht zu erhöhen, zumal mit der Begegnungszone weniger geordnete und konzentrierte Überschreitungen der Fahrbahn erfolgen würden. Eine Trennung zwischen dem Fahr- und Fussverkehr erscheine auch sinnvoll, da kein grosses Aufenthaltsbedürfnis auf der Fahrbahn ausgewiesen sei (E. 6a/dd). Drittens befänden sich in unmittelbarer Nähe das Naherholungsgebiet U.___ und ein Sportplatz. Ein zusätzliches Bedürfnis der übrigen Anwohner nach Aufenthalt im B 2025/180 11/18

Straßen Raum sei nicht dargelegt. Zum Naherholungsgebiet und zur Bushaltestelle führe ein durchgehendes Trottoir, so dass fraglich erscheine, ob in Bezug auf die übrigen Anwohner der vorgesehene Mischverkehr einen Sicherheitsgewinn darstelle (E. 6/ee). Viertens halte der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) gemäss der im Bericht enthaltenen Verkehrszählung die im SVI-Merkblatt empfohlene Anzahl Fahrten nur knapp ein. In den Sommermonaten dürfte der DTV aufgrund des Suchverkehrs von Benutzern des Naherholungsgebiets U.___ (mit Bademöglichkeit) deutlich höher ein, was in der im Februar erhobenen Verkehrszählung keinen Niederschlag gefunden habe. Zudem sei davon auszugehen, dass die zahlreich vorhandenen Parkplätze zu erhöhtem Suchverkehr und Parkmanövern führten, wodurch Kinder gefährdet würden. Auch bestehe ein gewisser Durchgangsverkehr zu den Wohnquartieren V.___ und W.___ (E. 6a/ff). Fünftens blieben auf der G.___, Q.___, R.___, N.___ und B.___ 85 Parkplätze angeordnet. Nur zwei Parkplätze sollten entfernt werden. Deswegen bestehe kaum ein „autoloser“ Spielraum, in dem gefahrarmes Spielen oder eine

rechtzeitige Erkennung der Kinder sichergestellt wäre. Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erscheine deshalb fraglich. Auch die vielen Kreuzungen und die Steigung an der G.__-strasse sprächen gegen die Möglichkeit von gefahrlosem Spiel und Sport auf der Strasse (E. 6a/gg). Sechstens sei nicht ersichtlich, weshalb zur Entschärfung der örtlich beschränkten Gefahrensituationen bei den Hauszugängen direkt auf die Fahrbahn aufgrund des Ortsbildschutzes keine alternativen Massnahmen – etwa durch das Aufstellen von Blumenkisten – möglich sein sollten (E. 6a/hh). Im Weiteren erscheine fraglich, ob die geplante Begegnungszone nicht zu weit ausgedehnt worden sei. Auf dem unbefestigten, teilweise keine zwei Meter breiten H.__-weg sei kaum motorisierter Verkehr vorstellbar. Dieser – wie auch der obere Teil der G.__-strasse – stehe dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr auch nicht offen (E. 6b).

5.2.2. Die Beschwerdeführerin bringt unter anderen unter Anrufung des Bundesgerichtsurteils 1C_370/2011 vom 9. Dezember 2011 sowie des Entscheids 7H 22 308 der 4. Abteilung des Kantonsgerichts Luzern vom 10. März 2025 im Wesentlichen vor, die im Bericht getätigten Abklärungen seien mehr als ausreichend, um die Zweckmässigkeit und Wirksamkeit der Begegnungszone zu bejahen. Eine besonders sorgfältige und umfassende Prüfung sämtlicher wesentlicher Gesichtspunkte, eine eingehende Auseinandersetzung mit den von der Vorinstanz vorgebrachten Argumenten sowie die vertiefte Prüfung allfälliger milderer Massnahmen seien nicht erforderlich gewesen. Selbst bei einer gutachterlichen Verhältnis-mässigkeitsprüfung genüge nach bisheriger bundesgerichtlicher Rechtsprechung bei wenig befahrenen Quartierstrassen unter Umständen eine blosser Beschreibung der Örtlichkeiten. Wenn, wie hier, auf ein Gutachten verzichtet werden dürfe, komme der verfügenden Behörde ein noch grösserer Ermessensspielraum zu, was einen Einfluss auf die Anforderung an die Verhältnismässigkeitprüfung habe. Es sei nicht ersichtlich und weder vom B 2025/180 12/18

Beschwerdegegner noch von der Vorinstanz dargelegt worden, inwiefern die streitgegenständliche Verkehrsordnung Private belaste oder es sich um eine einschneidende Massnahme handle. Für eine Vielzahl von Privaten (Zufussgehende, Anwohnende und Kinder) habe die Verkehrsordnung positive Auswirkungen und bringe einen enormen Mehrwert (erhöhte Sicherheit und Lebensqualität). Wo keine Belastung Privater vorliege, könne eine Massnahme nicht unzumutbar sein. Das vorinstanzliche Eingreifen stelle einen unzulässigen Eingriff in ihren durch die Gemeindeautonomie geschützten Ermessensspielraum dar.

5.2.3. Der Beschwerdegegner hat sich der Sichtweise der Vorinstanz angeschlossen und dazu ergänzt, durch den Erlass der Begegnungszone werde die Verkehrssicherheit insbesondere in der unübersichtlichen, langgezogenen Kurve der K.__-strasse (mit Stützmauer bergseitig) Richtung Verzweigung O.__strasse/K.__-strasse gefährdet. Selbst wenn, wie auf der K.__-strasse, eine Einbahn signalisiert sei, gelte das Signal „Einfahrt verboten“ für höchstens 1 m breite Handwagen, Kinderwagen, Rollstühle, geschobene (Motor-)Fahrräder, fäG und Fussgänger nicht.

5.3. 5.3.1. Auf dem Hoheitsgebiet der Beschwerdeführerin verfügen die Gemeindebehörden – nicht das Polizeikommando – Verkehrsanordnungen (Art. 19 EV-SVG, vgl. dazu auch Art. 104 Abs. 2 SSV). Der Beschwerdeführerin ist somit überlassen, über das Strassengebiet und seine Benutzung in eigener Kompetenz Verkehrsanordnungen zu erlassen. Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art sind regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Die zuständigen Behörden besitzen dabei einen erheblichen Gestaltungsspielraum (vgl. dazu BGer 1C_513/2022 vom 7. Juli 2023 E. 3.1, mit Hinweisen). Unter Vorbehalt der allgemeinen verfassungsrechtlichen Schranken geniesst die Beschwerdeführerin daher in diesem

Bereich Autonomie (vgl. dazu Art. 50 Abs. 1 BV; Art. 89 Abs. 1 KV; Art. 155 Abs. 4 GG; BGer 1C_204/2023 vom 1. Juli 2024 E. 3.2, mit Hinweisen; BGer 1C_445/2018 vom 27. Februar 2019 E. 4.3). Entsprechend der Natur der Sache liegt die Verantwortung für die Zweckmässigkeit und Wirksamkeit von Verkehrsordnungen in erster Linie bei den verfügenden Behörden. Ein Eingreifen der übergeordneten Verwaltungsbehörde (vgl. zur Kognition der Rekursinstanz Art. 46 VRP [keine Prüfung der Unangemessenheit im Bereich der Autonomie der Gemeinde]) beziehungsweise des Verwaltungsgerichts (vgl. Art. 63 Abs. 1 und 2 VRP [nur Rechtskontrolle]) ist erst gerechtfertigt, wenn die verfügenden Behörden von unhaltbaren tatsächlichen Annahmen ausgehen, bundesrechtswidrige Zielsetzungen verfolgen, bei der Ausgestaltung der Massnahme ungerechtfertigte Differenzierungen vornehmen oder notwendige Differenzierungen unterlassen B 2025/180 13/18

oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lassen (vgl. VerwGE B 2020/11 vom 19. August 2020 E. 2.2, mit Hinweisen, siehe dazu auch BGE 145 I 52 E. 3.6, mit Hinweisen, in Bezug auf eine baurechtliche Ästhetikregelung). 5.3.2. Nach Art. 22b SSV kennzeichnet das Signal „Begegnungszone“ (2.59.5) Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benützer von fäG die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern (Abs. 1); die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h (Abs. 2). Sind auf bestimmten Strassenstrecken örtliche Verkehrsordnungen nötig, wird die Massnahme gewählt, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht (Art. 107 Abs. 5 Satz 1 SSV). Das in Art. 5 Abs. 2 BV verankerte Verhältnismässigkeitsgebot verlangt, dass eine staatliche Massnahme in der Rechtsanwendung geeignet, erforderlich und zumutbar ist (vgl. dazu VerwGE B 2025/76 vom 12. August 2025 E. 3.2.2, mit Hinweisen). Die unvollständige Feststellung rechtserheblicher Tatsachen verletzt direkt die anzuwendende materielle Norm (vgl. BGer 1C_119/2024 vom 14. März 2025 E. 3.4, mit Hinweisen, zur Publikation vorgesehen). 5.3.3. Zu Recht wird von keiner Seite in Abrede gestellt, dass die mit der strittigen Verkehrsordnung bezweckte Erhöhung der Verkehrssicherheit im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG im öffentlichen Interesse liegt und die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit im Grundsatz (bzw. abstrakt betrachtet) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt (vgl. dazu E. 5, 6a/bb und 6c des angefochtenen Entscheids, mit Hinweisen auf Ziff. 4.1.1-5 des Berichts). 5.3.4. Weiter hat die Beschwerdeführerin schlüssig dargetan (vgl. Bericht, S. 7-10), dass der überwiegende Teil der Bauten in der vorgesehenen Begegnungszone G. zu Gebieten mit einem besonderen baulichen Erscheinungsbild oder mit Ortsbildschutz gehörten, dass die diesbezüglichen gesetzlichen Vorgaben (vgl. dazu Art. 47 ff. der Bauordnung der Beschwerdeführerin, SRS 731.1, BO) eine Sicherheitsverbesserung bei den unübersichtlichen Grundstückszugängen einschränkten und dass sich Verbesserungen an der K.-strasse, N.-strasse und B. nur mit baulichen Massnahmen mit erhöhtem Aufwand realisieren liessen. Deshalb kann angenommen werden, dass das von der Vorinstanz ins Spiel gebrachte Aufstellen von Blumenkisten (vgl. E. 6a/hh des angefochtenen Entscheids) bei den fraglichen unübersichtlichen Hauszugängen im Vergleich zu der von der Beschwerdeführerin im Rahmen ihrer Ermessensausübung favorisierten Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h (vgl. dazu Bericht, S. 7-13) mit Blick auf den Schutz besonders schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer keine wesentlich vorteilhaftere Variante darstellt. Die B 2025/180 14/18

vorliegenden Informationen genügen, um in dieser Hinsicht die notwendige Interessenabwägung vorzunehmen (vgl. dazu auch VerwGE B 2025/101 vom 12. Februar 2026 E. 4.1.1 und 4.2.1.5, allerdings in Bezug auf ein Strassenprojekt). Diesbezüglich ist die Kritik der Vorinstanz unbegründet. 5.3.5. Sodann unterscheiden sich Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen vor allem hinsichtlich der Höchstgeschwindigkeit (30 und 20 km/h) und den Vortrittsregeln für Fussgänger: Letztere haben in der Begegnungszone überall, in der Tempo-30-Zone hingegen nur auf – ausnahmsweise zulässigen – Fussgängerstreifen den Vortritt. Allerdings muss auch in der Tempo-30-Zonen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden; insofern ist die Gefahr beim Übergang von einer Tempo-30 zu einer Begegnungszone, wie hier von der Tempo-30-Zone A. zur geplanten Begegnungszone G., relativ gering (vgl. dazu BGer 1C_558/2019 vom 8. Juli 2020 E. 4.3). Entgegen der Auffassung der Vorinstanz (vgl. E. 6a/cc-ee des angefochtenen Entscheids) durfte die Beschwerdeführerin vor diesem Hintergrund im Rahmen des ihr zustehenden Ermessens davon ausgehen, dass die geplante Einführung der Begegnungszone trotz Mischverkehrs durch die Aufhebung der bisherigen Trennung zwischen dem Fahr- und Fussverkehr zu einem Sicherheitsgewinn für Kindergarten- und Schulkinder sowie Anwohner im Quartier G. führt, selbst wenn sie das Fussgängeraufkommen im Quartier G. nicht ermittelt hat. Durch eine weitere Temporeduktion, verbunden mit der neuen Vortrittsregelung, kann das Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und die gegenseitige Rücksichtnahme verbessert werden. Auch in dieser Hinsicht ist die Kritik der Vorinstanz unbegründet. Nichts anderes dürfte für den vom Beschwerdegegner erhobenen Einwand bezüglich der Situation in der langgezogenen Kurve der K.-strasse Richtung Verzweigung O.-strasse / K.-strasse gelten. Soweit sich die Vorinstanz auf das Merkblatt der SVI sowie die Fachdokumentation der bfu abstützt hat, ist festzuhalten, dass diese Richtlinien nicht direkt anwendbar, sondern bloss im Sinne von Orientierungshilfen zu berücksichtigen sind. Namentlich sind sie nicht schematisch und starr, sondern verhältnismässig und unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse anzuwenden, wobei den zuständigen Behörden auch insoweit ein erheblicher Spielraum zusteht (vgl. dazu BGer 1C_445/2018 vom 27. Februar 2019 E. 4.1, mit Hinweisen). 5.3.6. Nicht von der Hand zu weisen ist demgegenüber, dass die im Februar von der Beschwerdeführerin erhobene und im Bericht (S. 12) zusammengefasste Verkehrszählung gemäss der Vorinstanz (E. 6a/ff des angefochtenen Entscheids) insbesondere für die Sommermonate nicht repräsentativ sein dürfte und damit der DTV über der im SVI-Merkblatt empfohlenen Anzahl Fahrten liegen könnte, da der Verkehr in den Sommermonaten aufgrund des Suchverkehrs von Benutzern des Naherholungsgebiets U. (mit Bademöglichkeit) B 2025/180 15/18

notorischerweise deutlich höher ist. Auch hat die Vorinstanz zutreffend dargetan (E. 6a/gg des angefochtenen Entscheids), dass auf der G., Q., R., N. und B. 85 Parkplätze angeordnet bleiben und nur zwei Parkplätze aufgehoben werden sollen. Daraus folgerte sie nachvollziehbar, dass die zahlreich vorhandenen Parkplätze zu erhöhtem Suchverkehr und Parkmanövern führen könnten (vgl. E. 6a/ff des angefochtenen Entscheids). Es bestehe deswegen auch kaum ein „autoloser“ Spielraum, in dem gefahrarmes Spielen oder eine rechtzeitige Erkennung von Kindern sichergestellt werden könnte (vgl. E. 6a/gg des angefochtenen Entscheids). Von der Beschwerdeführerin sei dementsprechend nicht dargelegt worden, dass die von der Begegnungszone G. betroffenen Strassen als (gefahrarmer) Spiel- und Aufenthaltsraum benützt werden könnten, was an sich aber gerade Ziel einer Begegnungszone sei (E. 6a/cc-ee, gg des angefochtenen Entscheids). Ferner kann

der Vorinstanz gefolgt werden, soweit sie bemängelt hat (E. 6b des angefochtenen Entscheids), dass die Beschwerdeführerin keine tauglichen Kriterien für den Einbezug des H.__-wegs und des oberen bzw. nordöstlichen Bereichs der G.__-strasse in die Begegnungszone G.__ von der Beschwerdeführerin dargetan hat.

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