



Fall-Nr.:	20-609 / 20-1047
Stelle:	Generalsekretariat Bau- und Umweltdepartement
Instanz:	Bau- und Umweltdepartement
Publikationsdatum:	04.06.2021
Entscheiddatum:	19.05.2021

BDE 2021 Nr. 42

Art. 25a RPG; Art. 32 f. StrG. Da die Einführung der Erweiterten Blauen Zone (EBZ) nicht publiziert wurde, ist die entsprechende Verkehrsanordnung nicht zustande gekommen und fehlt es diesbezüglich an einem Anfechtungsobjekt. Eine Koordination der Tempo-30-Zone sowie der neuen Parkierordnung mit der EBZ wäre aber ohnehin nicht zwingend (Erw. 1.6 f.). Die mit der Einführung einer Tempo-30-Zone zusammenhängenden strassenbaulichen Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungselemente wie etwa Rabatten und Trottoirverlängerungen, seitliche Einengungen durch Bäume und visuelle Einengungen durch überfahrbare Pflasterungen sowie weitere der Verkehrssicherheit dienende Massnahmen erweisen sich als rechtmässig (Erw. 3). // (Gegen diesen Entscheid wurde Beschwerde beim Verwaltungsgericht erhoben.)

BDE 2021 Nr. 42 finden Sie im angehängten PDF-Dokument



20-609/20-1047

Entscheid Nr. 42/2021 vom 19. Mai 2021

Rekurrenten 1

A.____

B.____

C.____

alle vertreten durch lic.iur. Thomas Stadelmann, Rechtsanwalt,
St.Galler Strasse 99, 9201 Gossau

Rekurrent 2

D.____

gegen

Vorinstanz

Gemeinderat X.____ (Einspracheentscheid des Gemeinderates vom
7. Januar 2020)

vertreten durch Dr.iur. Benedikt Fässler, Rechtsanwalt,
Teufenerstrasse 3, 9001 St.Gallen

Betreff

Strassenbauprojekt (Massnahme Tempo 30 "O.____/F.____") und
Teilstrassenplan (O.____/F.____)



Sachverhalt

A.

a) Am 6. August 2019 erliess der Gemeinderat X.____ im Zusammenhang mit der Einführung einer Tempo-30-Zone im Gebiet O.____/F.____ das Strassenbauprojekt "Massnahme Tempo 30 O.____/F.____" sowie den Teilstrassenplan "O.____ F.____".

b) Am 10. Oktober 2019 verfügte das Polizeikommando der Kantonalpolizei St.Gallen im vorgenannten Gebiet die Verkehrsanordnungen für die Signalisation als Tempo-30-Zone, als Erweiterte Blaue Zone (EBZ) mit entsprechenden Markierungen sowie als Parkverbotszone (ausgenommen markierte Parkfelder).

c) Das Strassenbauprojekt beinhaltet die für die Umsetzung der Tempo-30-Zone vorgesehenen baulichen Massnahmen. Demnach sind insbesondere Eingangspforten mit Stelen, die Anlage von Rabatten, Bäumen und Grünflächen, überfahrbare Pflasterungen, der Rückbau von Trottoirüberfahrten sowie die Verschiebung einer Mauer vorgesehen.

d) Mit dem Teilstrassenplan wird im Bereich des Einlenkers der H.____- in die W.____strasse zwecks Vergrösserung des Einlenkers ein kleines Teilstück von Grundstück Nr. 001, Grundbuch X.____, neu als Gemeindestrasse 3. Klasse klassiert.

e) Die öffentliche Auflage des Strassenbauprojekts samt Teilstrassenplan erfolgte vom 21. Oktober 2019 bis 19. November 2019. Während der Auflagefrist erhoben unter anderem C.____, B.____, A.____ sowie D.____ Einsprache gegen das Strassenbauprojekt "Massnahme Tempo 30 O.____/F.____" und den Teilstrassenplan "O.____/F.____".

f) Mit Beschluss vom 7. Januar 2020 wies der Gemeinderat X.____ die Einsprachen von C.____, B.____, A.____ und D.____ ab. Soweit sich die Einsprachen gegen die Verkehrsanordnungen richteten, trat der Gemeinderat X.____ auf die Einsprachen nicht ein (Ziff. 2). Den Nicht-eintretensentscheid begründete der Gemeinderat damit, dass die vom Polizeikommando verfügten Verkehrsanordnungen nicht Teil des Strassenbauprojekts und des Teilstrassenplans seien und daher nicht im Rahmen des vorliegenden Planverfahrens nach Art. 39 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) behandelt werden könnten. Diesbezügliche Einwände seien mittels Rekurs beim Sicherheits- und Justizdepartement (SJD) geltend zu machen, wie es die Einsprecher richtigerweise auch gemacht hätten. Eine hinreichende Koordination zwischen dem Strassenbauprojekt und Teilstrassenplan und den Verkehrsanordnungen sei gewährleistet. Die Pforten mit Stelen am Eingang zur Tempo-30-Zone seien vorgeschrieben. Sodann seien die weiteren geplanten Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungselemente zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit notwendig.



Da die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung nicht flächendeckend kontrolliert werden könne, sei nach ständiger Praxis mit baulichen Massnahmen sicherzustellen, dass die Verkehrsteilnehmer ihre Geschwindigkeit automatisch auf die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h anpassen. Die baulichen Massnahmen im Bereich der O.___strasse sowie B.___strasse seien insbesondere aufgrund der Geschwindigkeitsmessung gemäss Gutachten sowie zur Verbesserung der Situation für die Fussgänger notwendig. Die überfahrbaren Pflasterungen im Bereich von Einlenkern mit Rechtsvortrittsituationen würden den Verkehr verlangsamen und somit die Unfallgefahr reduzieren, ohne dabei die Befahrbarkeit zu beeinträchtigen. Auf weitere bauliche Massnahmen sei aufgrund des Ausbaustandards der meisten Strassen verzichtet worden, weshalb sich die baulichen Massnahmen auf das absolute Minimum beschränken würden. Da die Pflanzungen und Rabatten an gut einsehbaren und übersichtlichen Stellen geplant seien, gehe davon keine erhöhte Unfallgefahr aus.

B.

a) Gegen diesen Beschluss erhoben A.___, B.___ und C.___, nunmehr alle vertreten durch lic.iur. Thomas Stadelmann, Rechtsanwalt, Gossau, mit Schreiben vom 21. Januar 2020 Rekurs beim Baudepartement (im Folgenden Rekurs 1; Verfahren Nr. 20-609). Mit Rekursergänzung vom 3. Februar 2020 werden folgende Anträge gestellt:

1. Beschluss 2 des Einspracheentscheids des Gemeinderates X.___ vom 7. Januar 2020 sei vollumfänglich aufzuheben und es sei sowohl auf die Einführung einer Tempo-30-Zone "O.___ / F.___" generell als auch im Speziellen auf das aufgelegte Strassenbauprojekt sowie die aufgelegte Änderung der Strassenklassierung (Teilstrassenplan) zu verzichten.
2. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Vorinstanz bzw. des Staates.

Zur Begründung wird geltend gemacht, der Sachverhalt sei falsch festgestellt worden, weil in der Publikation des Polizeikommandos vom 21. Oktober 2019 die EBZ nicht erwähnt worden sei. Damit fehle es an der notwendigen Koordination. Weiter sei das verkehrstechnische Gutachten zu alt, um eine verlässliche Grundlage für die Einführung der geplanten Massnahmen zu bilden. Sodann habe sich die Vorinstanz bei der Einführung einer Tempo-30-Zone nicht auf ein Quartier beschränkt. Im Übrigen seien die Voraussetzungen zur Anordnung einer Tempo-30-Zone gemäss Art. 108 der eidgenössischen Signalisationsverordnung (SR 741.21; abgekürzt SSV) nicht erfüllt, weshalb sich die geplanten Massnahmen als unverhältnismässig erweisen würden. Schliesslich sei auch ein derart grossflächiges Parkverbot rechtswidrig und unverhältnismässig.

b) Gegen den Beschluss des Gemeinderates X.___ vom 7. Januar 2020 erhob auch D.___ mit Schreiben vom 3. Februar 2020 Rekurs



beim Baudepartement (im Folgenden Rekurs 2; Verfahren Nr. 20-1047) mit folgendem Antrag:

Ich beantrage, den Einsprache-Entscheid zu revidieren und die zur Einführung der Tempo-30-Zone geplanten baulichen Massnahmen erneut zu überprüfen und zu beschränken. Rein gestalterische und kostengünstige Elemente sollen bevorzugt werden. Die Passierbarkeit durch Fahrräder ist zu beachten.

Zur Begründung wird geltend gemacht, die Einführung einer Tempo-30-Zone an sich werde unterstützt. Allerdings seien die geplanten baulichen Massnahmen zu teuer und erschwerten den Winterdienst. Aufgrund der an vielen Stellen bereits heute geringen Geschwindigkeiten, seien die baulichen Massnahmen – ausser die Eingangspforten sowie verkehrsberuhigende Massnahmen entlang der O.___strasse – unverhältnismässig. Zudem sehe Art. 6 der Verordnung des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3; nachfolgend UVEK-Verordnung) eine Überprüfung der Massnahmen nach einem Jahr vor, weshalb vorerst – soweit notwendig – provisorische Massnahmen vorzusehen seien. Schliesslich wären zum Teil andere Massnahmen sinnvoller und gerade im Bereich der B.___strasse sei namentlich auf Parkplätze zu verzichten.

C.

a) Mit Schreiben vom 26. Februar 2020 beantragt die Vorinstanz den Rekurs 1 abzuweisen. Der Rekurs 2 sei ebenfalls abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden könne.

b) Mit Amtsbericht vom 19. März 2020 führt das kantonale Strassenkreisinspektorat des Tiefbauamtes (nachfolgend TBA) aus, dass einzelne Angaben unklar seien (insbesondere Schleppkurvennachweise für Lastwagen [LW]) und Details zu den Verkehrsberuhigungsmassnahmen fehlen würden, weshalb eine vollständige Überprüfung nicht möglich sei. Namentlich der Sinn der visuellen Einengungen mittels Pflästerungen sei genauer zu erörtern und aufgrund der möglichen Sichthindernisse seien Alternativen zu den geplanten Bäumen zu prüfen. Insbesondere die Sicherstellung der Sicht im Einlenkerbereich H.___strasse / S.___strasse (Ost) sowie der Warteraum beim S.___weg seien hingegen sinnvoll bzw. zwingend. Insgesamt seien die baulichen Anpassungen zum Teil unverständlich und nicht immer normkonform, weshalb eine Überprüfung und/oder Erörterung und die Erstellung eines technischen Berichts empfohlen würden.

c) Der Rechtsdienst des TBA hält mit Schreiben vom 23. März 2020 fest, dass das Strassenprojekt unter Berücksichtigung des Amtsberichts vom 19. März 2020 nicht genehmigungsfähig sei bzw. die Genehmigung des Teilstrassenplans nicht in Aussicht gestellt werden könne.



d) Mit Amtsbericht vom 23. April 2020 führt die Kantonspolizei, Abteilung Verkehrstechnik, aus, dass die Einführung einer Tempo-30-Zone trotz heute teilweise bereits tiefer Geschwindigkeiten nachvollziehbar sei. Das verkehrstechnische Gutachten sei korrekt und nach wie vor gültig. Die im Gutachten erwähnten Sicherheitsdefizite aufgrund zu geringer Sichtweiten im ganzen Gebiet könnten durch die Einführung von Tempo-30 entschärft werden, auch wenn diese Situation aufgrund von Art. 100 f. StrG ohnehin bereinigt werden müsste. Die Verkehrsberuhigungselemente seien zur Gewährleistung der Nachhaltigkeit der tieferen Geschwindigkeiten – insbesondere entlang der O.___strasse – notwendig und beschränkten sich auf das Minimum. Die Wahl der Elemente liege im Ermessen der Gemeindebehörde, welche die Hoheit über die Gemeindestrassen habe. Entscheidend sei, dass durch die Elemente eine Verlangsamung der Fahrgeschwindigkeit erreicht werde. Gerade markante Elemente wie Bäume würden das Bild des Strassenraums erheblich verändern, was das Fahrverhalten positiv beeinflusse. Die Abstände zwischen den Elementen seien sinnvoll gewählt. Auch der Winterdienst werde trotz gewisser Anpassungen durch die Elemente aufgrund der Erfahrungen bei anderen Tempo-30-Zonen im Kanton nicht merklich beeinträchtigt. Die Durchgangsbreiten erlaubten überall ein gefahrloses Kreuzen zwischen Personenwagen (PW) und Fahrrad unter Beachtung einer verminderten Geschwindigkeit und seien in der Praxis bewährt. Sodann würden die gemäss UVEK-Verordnung geforderten Eingangspforten den Auftakt des Zonenbereichs sichtbar machen und sollen dadurch Kreuzungsmänoever gerade nicht verhindert werden. Schliesslich werde durch die Parkverbotszone (mit Ausnahme auf markierten Feldern) eine geordnete Parkierung erreicht.

e) Mit Stellungnahme vom 20. Mai 2020 führen die Rekurrenten 1 aus, dass die Amtsberichte bestätigten, dass das Projekt der Vorinstanz nicht genehmigungsfähig sei und auch von Seiten der Kantonspolizei Vorbehalte bestünden. Es fehle insbesondere auch an der Erforderlichkeit der Massnahmen, weshalb darauf zu verzichten sei.

f) Mit Schreiben vom 28. Mai 2020 nimmt der Rekurrent 2 zu den Amtsberichten Stellung und weist erneut auf die Unsicherheit bezüglich Kosten für den Unterhalt und Winterdienst hin. Der Amtsbericht des TBA ziehe die Massnahmen ebenfalls zum Teil in Zweifel. Der Begegnungsfall PW/LW sei im Bereich des Einlenkers der O.___strasse/B.___strasse durchaus relevant. Insgesamt seien die Massnahmen teilweise unnötig und die Kosten dafür zu hoch. Eine Auseinandersetzung mit seinen Einwände fände zudem nur am Rande statt.

g) Mit Eingabe vom 2. Juni 2020 relativiert die Vorinstanz mit Verweis auf den Amtsbericht der Kantonspolizei die Einwände insbesondere zur Fahrbahnbreite im Amtsbericht des TBA. Die gewählten Massnahmen lägen im Ermessen der Gemeinde und ein weiterer technischer Bericht sei nicht erforderlich. Die Beanstandungen im Amtsbericht TBA seien unbegründet.



D.

a) Das Baudepartement führte am 24. August 2020 zusammen mit dem SJD in Anwesenheit der Verfahrensbeteiligten sowie Vertretern des TBA und der Kantonspolizei einen Augenschein durch. Dabei hielt der Vertreter der Kantonspolizei ergänzend fest, dass im Quartier Sichtprobleme bei den Liegenschaften sowie bei Rechtsvortrittssituationen bestünden, weshalb die Massnahmen notwendig seien. Dass keine polizeilich registrierten Unfälle ausgewiesen seien, heisse zudem nicht, dass keine Unfälle oder gefährliche Situationen vorkämen. Zudem seien auch bei einer V85-Messung noch 15 Prozent der Fahrzeuglenker schneller als der Messwert unterwegs. Der Vertreter des Tiefbauamtes weist darauf hin, dass er nur eine technische Beurteilung vornehme. Trotz seiner kritischen Einwände seien die Massnahmen nicht unmöglich, auch wenn man da und dort auch andere Massnahmen wählen könnte. Die Gemeinde habe zudem plausibel erläutert, dass die LW-Schleppkurve im Bereich O.___strasse/B.___strasse für die Beurteilung nicht massgebend sei und hilfsweise eingezeichnet wurde. Aus seinem Amtsbericht könne man jedenfalls nicht zwingend ableiten, dass das Projekt nicht genehmigungsfähig sei.

b) Mit Schreiben vom 18. September 2020 teilt der Rechtsdienst des TBA mit, dass beziehungsweise auf Ziff. 13 des Augenscheinprotokolls die Genehmigung des Teilstrassenplans nun in Aussicht gestellt werden könne. Die übrigen Verfahrensbeteiligten verzichten auf eine Stellungnahme.

c) Aufgrund der mit Schreiben vom 29. Oktober 2020 von den Rekurrenten 1 beantragten Begründung, führt das TBA mit Schreiben vom 13. November 2020 aus, dass die im Amtsbericht vom 19. März 2020 angetönten strassentechnischen Schwachstellen am Augenschein bereinigt werden konnten. Die vorgesehenen Verkehrsberuhigungsmassnahmen seien gemäss Aussagen des Vertreters des TBA am Augenschein grundsätzlich möglich. Aus diesen Gründen könne nun – entgegen der Beurteilung im Amtsbericht vom 19. März 2020 – die Genehmigung des Teilstrassenplans in Aussicht gestellt werden.

d) Mit Schreiben vom 25. November 2020 entgegenen die Rekurrenten 1, eine Besichtigung sämtlicher geplanter Massnahmen bzw. eine Bereinigung der offenen Punkte habe am Augenschein nicht stattgefunden. Nach wie vor seien die Gründe für die Kehrtwende des TBA schleierhaft.

e) Mit Schreiben vom 11. Januar 2021 hat das Strasseninspektorat des TBA den Amtsbericht vom 19. März 2020 ergänzt. Demnach seien zwar nicht alle Massnahmen Verkehrsberuhigungselemente nach Norm bzw. teilweise nicht als solche zu verstehen, aus technischer Sicht spreche jedoch nichts gegen die Umsetzung. Trotzdem werde darauf hingewiesen, dass die Massnahmen teilweise dem Grundsatz der Norm widersprechen würden, wonach sämtliche Elemente des



Strassenraums für jeden Verkehrsteilnehmer erkennbar und verständlich sein sollten. Die kritischen Punkte mit Verbesserungspotential seien am Augenschein besprochen worden. Bei der ersten ablehnenden Einschätzung zur Genehmigungsfähigkeit des Rechtsdienstes TBA habe es sich um ein Missverständnis gehandelt.

f) Mit Schreiben vom 14. Januar 2021 teilt der Rechtsdienst des TBA mit, dass die Ergänzung des Amtsberichts die Haltung bestätige, wonach die Genehmigung des Teilstrassenplans in Aussicht gestellt werden könne. Die im Amtsbericht erwähnten Mängel seien von geringer Tragweite und die verkehrstechnischen Vorgaben würden insgesamt eingehalten. Eine Verkehrsgefährdung liege nicht vor. Zudem lägen die konkreten Massnahmen im Ermessen der Gemeinde. Schliesslich befürworte auch die Kantonspolizei das Strassenprojekt.

g) Mit Schreiben vom 29. Januar 2021 nimmt die Vorinstanz, nunmehr vertreten durch Dr.iur. Benedikt Fässler, Rechtsanwalt, St.Gallen, zum angepassten Amtsbericht sowie dem Schreiben des Rechtsdienstes TBA vom 14. Januar 2021 Stellung. Demnach sei auf den schlüssigen Amtsbericht des Rechtsdienstes TBA vom 14. Januar 2021 abzustellen, welche die Genehmigung des Teilstrassenplans in Aussicht stelle. Ebenfalls habe die Kantonspolizei im Amtsbericht vom 23. April 2020 die Massnahmen nicht beanstandet und zu Recht darauf hingewiesen, dass die Wahl der Verkehrsberuhigungselemente bei der Gemeinde liege. Sodann habe auch der Vertreter der Fachstelle des TBA am Augenschein vom 24. August 2020 bestätigt, dass die Massnahmen möglich seien. Die entsprechenden Amtsberichte vom 19. März 2020 und 11. Januar 2021 seien jedoch unklar und deshalb unbeachtlich. Schliesslich könne von den Normen abgewichen werden und der Gemeinde stehe bei der baulichen Ausgestaltung von Gemeindestrassen ein weiter Ermessensspielraum zu.

h) Mit Stellungnahme vom 2. Februar 2021 führen die Rekurrenten 1 aus, dass die ursprünglich ablehnende Beurteilung des Rechtsdienstes TBA vom 23. März 2020 eindeutig sei. Da einzelne Massnahmen gemäss Strasseninspektorat nicht normenkonform bzw. Alternativen zu prüfen seien, könne das Strassenprojekt nicht bewilligt werden. Zudem werde im Amtsbericht vom 11. Januar 2021 ausgeführt, dass einzelne Massnahmen nicht als solche erkennbar seien und Verkehrsteilnehmer eher verwirren würden. Dass daraus keine Verkehrsgefährdung abgeleitet werden könne, liege an der bereits heute nicht vorhandenen Verkehrsgefährdung im betroffenen Gebiet. Massnahmen, die nicht notwendig seien, seien jedoch unverhältnismässig und verletzen Art. 108 Abs. 2 SSV. Vorliegend handle es sich um ein normenverletzendes "Gewürge", welches den Ermessensspielraum der Gemeinde überschreite.

i) Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 teilt der Rekurrent 2 mit, dass das Projekt nun offenbar deshalb genehmigungsfähig sein soll,



weil die Mängel geringfügig seien und keine Verkehrsgefährdung darstellen würden. Der Amtsbericht vom 11. Januar 2021 bestätigte seine Anträge, wonach die baulichen Massnahmen zu überprüfen und kostengünstigere, flexible Elemente zu bevorzugen seien. Dies zeigten exemplarisch die Probleme des Busbetriebs auf der Unterstrasse mit entsprechenden baulichen Verengungen mit Bäumen im Bereich der Kreuzung mit der Ober.____strasse. Zudem werde erneut nichts zu den Schwierigkeiten des Winterdiensts gesagt, obwohl dieser Winter diesbezüglich neue Erkenntnisse geliefert habe. Schliesslich habe insbesondere die Anlieferung mit Kleinbussen im Quartier zugenommen.

E.

Auf die weiteren Ausführungen der Verfahrensbeteiligten in den vorgenannten Eingaben wird – soweit erforderlich – in den Erwägungen eingegangen.

Erwägungen

1.

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).

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

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 Zustellfiktion 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 – vorbehältlich nachfolgender Erwägungen – einzutreten.

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



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.

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 Allgemeininteresse 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 Verwaltungsrechtspflege, Zürich/St.Gallen 2020, Art. 45 N 11).

1.6 Soweit die Rekurrenten 1 eine fehlende Koordination mit der EBZ rügen, ist darauf mangels Anfechtungsobjekt ebenfalls nicht einzutreten. Örtliche Verkehrsanordnungen nach Art. 3 Abs. 4 des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01; abgekürzt SVG), bei denen es sich um Anordnungen handelt, die durch Vorschrifts- oder Vortrittssignale oder durch andere Signale mit Vorschriftscharakter 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 bedarf der Publikation (vgl. BARONI/BRUNNER/KNOEPFEL/MOOR, Strassenverkehrsrecht im Lichte des Umweltrechts, Basel/Frankfurt a.M. 1991, S. 89 und Anhang 2, A.2.2). Da im Inserat im Z.____ vom 18. Oktober 2019 sowie auf der kantonalen Publikationsplattform die EBZ unbestrittenermassen nicht erwähnt wurde, fehlt es an einer rechtsgenügenden Publikation der EBZ, weshalb die entsprechende Verkehrsanordnung 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 Anfechtungsgegenstand.

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 Raumplanung (SR 700; abgekürzt RPG) dürfen Verfügungen keine Widersprüche enthalten. Die Koordinationspflicht setzt voraus, dass zwischen den anzuwendenden Vorschriften ein enger sachlicher Zusammenhang besteht, womit diese Vorschriften nicht getrennt und unabhängig voneinander beurteilt werden dürfen, ansonsten die gesonderte Beurteilung sachlich zu unhaltbaren Ergebnissen führen könnte. Aus diesem Grund hat das Verwaltungsgericht die Koordination zwischen einem Strassenbauprojekt samt Teilstrassenplan und den entsprechenden 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



Projekts sind, sondern dieses vielmehr präjudizieren, weshalb sie gleichzeitig bzw. zusammen mit dem Projekt und dem Teilstrassenplan 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.

2.

Die Rekurrenten 1 beanstanden zudem, das Verkehrsgutachten sei veraltet.

2.1 Das verkehrstechnische Gutachten "Tempo 30 Zone O.____ F.____, X.____" der Ingenieurbüro Bieli GmbH, St.Gallen, datiert vom 6. Juli 2016 und wurde vom Gemeinderat X.____ am 6. August 2019 genehmigt. Beim Erlass der umstrittenen Massnahmen war das Gutachten somit rund drei Jahre alt. Gemäss Amtsbericht der Kantonspolizei vom 23. April 2020 können über diesen Zeitraum zwar leichte Veränderungen – insbesondere bei Bepflanzungen – entstehen. Allerdings seien die massgebenden Ausführungen im Gutachten nach wie vor gültig.

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



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 siedlungsge-rechten 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



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 Situation 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) 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



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) 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 Personewagen 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/). 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



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 gezeigt 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



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



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 zustehenden 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 Einengungen 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 Knotenbereich, 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 Rekurrenten 2 wird dadurch die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt, sondern gar erhöht. Die der Norm entsprechenden baulichen Massnahmen erweisen sich somit mit Blick auf das der Vorinstanz zustehende Ermessen als verhältnismässig, zumal der Rekurrent 2 auch nicht konkret begründet, inwiefern er von diesen Massnahmen betroffen ist. In Bezug auf die beim Einlenker zur Q.___strasse geplanten überfahrbaren Pflästerungen kann auf das oben Gesagte (Erw. 3.9.4) verwiesen werden.

3.11 Sowohl die Rekurrenten 1 als auch der Rekurrent 2 bringen insbesondere betreffend die zur konkreten Behebung von Sichteinschränkungen geplanten baulichen Massnahmen im Bereich des Knotens H.___strasse (Ost) in die S.___strasse sowie den Warteraum vor dem S.___weg vor, diese seien aufgrund der geringen vorherrschenden Geschwindigkeiten unnötig und zudem normwidrig.

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



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 einer Tempo-30-Zone realisiert werden. Auch diese Massnahmen erweisen sich mit Blick auf das vorstehend Gesagte als verhältnismässig, zumal entgegenstehende Gründe weder ersichtlich sind, noch geltend gemacht werden.

3.12 Auch der Teilstrassenplan "O.___/F.___" dient einzig der Verbesserung 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 damit 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 Entscheidegebühr 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. 96^{bis} 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.



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

6.

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

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. 98^{bis} VRP). Die Vorschriften der Schweizerischen Zivilprozessordnung (SR 272) finden sachgemäss Anwendung (Art. 98^{ter} VRP).

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 Entscheidgebühr von Fr. 1'800.–.

b) D.____ bezahlt eine Entscheidgebühr 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 ausseramtlichen Kosten wird abgewiesen.



Die Vorsteherin

Susanne Hartmann
Regierungsrätin