



**Fall-Nr.:** B 2017/187  
**Stelle:** Verwaltungsgericht  
**Rubrik:** Verwaltungsgericht  
**Publikationsdatum:** 28.01.2020  
**Entscheiddatum:** 20.02.2019

### **Entscheid Verwaltungsgericht, 20.02.2019**

**Verkehrsanordnungen, Tempo-30-Zone, Art. 3 Abs. 4 und Art. 32 Abs. 3 SVG, Art. 2a Abs. 5, Art. 107 Abs. 5 Satz 1, Art. 108 Abs. 2, Abs. 4 Satz 1, Abs. 5 lit. e in Verbindung mit Art. 22a SSV, Art. 3 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen. Anforderungen an ein Gutachten im Sinne von Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV erfüllt (E. 4). Auf der vorliegend zu beurteilenden Strasse bestehen angesichts eines durchschnittlichen Geschwindigkeitsniveaus von 41 km/h und der unzureichenden Sichtzonen und Strassenabstände für Fussgänger, Velofahrer und Kinder mit fahrzeugähnlichen Geräten sowie für Motorfahrzeuge erhebliche Gefährdungen. Der Herabsetzungsgrund von Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV ist erfüllt. Ein allfälliger Zeitverlust, welcher den Beschwerdeführern aufgrund der geringeren Geschwindigkeit entstehen könnte, vermag das gewichtige Interesse an der Erhöhung der Sicherheit des umschriebenen Nutzerkreises nicht zu überwiegen (E. 5), (Verwaltungsgericht, B 2017/187). Die gegen dieses Urteil erhobene Beschwerde ans Bundesgericht wurde mit Urteil vom 19. Dezember 2019 abgewiesen (Verfahren 1C\_186/2019).**

**Entscheid vom 20. Februar 2019**

Besetzung

Abteilungspräsident Zürn; Verwaltungsrichterin Bietenharder, Verwaltungsrichter Engeler; Gerichtsschreiber Bischofberger

Verfahrensbeteiligte

**X. \_\_ und Y. \_\_,**

**Beschwerdeführer,**



## St.Galler Gerichte

vertreten durch Rechtsanwalt Dr. iur. Werner Ritter, Ritter Advokatur,  
Im Forum, Bahnhofstrasse 24, Postfach 142, 9443 Widnau,

gegen

**Sicherheits- und Justizdepartement des Kantons St. Gallen**, Oberer Graben 32,  
9001 St. Gallen,

**Vorinstanz**,

und

**Politische Gemeinde Z.**\_\_,

**Beschwerdegegnerin**,

vertreten durch Rechtsanwalt lic. iur. Jürg Bereuter, Bratschi AG, Vadianstrasse 44,  
Postfach 262, 9001 St. Gallen,

Gegenstand

## Verkehrsanordnungen

### Das Verwaltungsgericht stellt fest:

**A.** Auf dem Hoheitsgebiet von Z.\_\_ mündet die B.\_\_strasse (Parzelle Nr. 1\_\_, Grundbuch Z.\_\_) via die C.\_\_brücke über den D.\_\_kanal (Parzelle Nr. 2\_\_) in die L.\_\_strasse (Parzelle Nr. 3\_\_). Vor der C.\_\_brücke zweigt die R.\_\_strasse (Parzelle Nr. 4\_\_) von der B.\_\_strasse nach Nordwesten ab. Ab dieser Verzweigung verläuft die K.\_\_strasse (Parzelle Nr. 5\_\_) entlang dem D.\_\_kanal nach Südwesten. Im Südosten schliesst die G.\_\_strasse (Parzelle Nr. 6\_\_) und im Südwesten die I.\_\_strasse (Parzelle Nr. 7\_\_) an die L.\_\_strasse an. östlich der Überdeckung des M.\_\_kanals zweigt die M.\_\_strasse (Parzelle Nr. 8) in Richtung Südosten von der G.\_\_strasse ab. Nach dem geltenden Gemeindestrassenplan der Politischen Gemeinde Z.\_\_ sind alle Strassen mit



Ausnahme der K.\_\_- und der I.\_\_strasse sowie der Stichstrassen zur G.\_\_strasse (insbesondere F.\_\_-, J.\_\_- sowie P.\_\_strasse) und der M.\_\_strasse (Gemeindestrassen dritter Klasse) als Gemeindestrasse zweiter Klasse klassiert. Über die C.\_\_brücke sowie die L.\_\_-, G.\_\_- und M.\_\_strasse führen Velo- und Wanderwege von kantonaler Bedeutung. Am 25. August 2015 erliess der Gemeinderat Z.\_\_ den Teilstrassenplan "Brücke\_\_", welcher zusammen mit dem zugehörigen Strassenbauprojekt und den strassenbaulichen Massnahmen zur Umsetzung der Tempo-30-Zone "G.\_\_strasse" vom 29. August 2015 bis 27. September 2015 öffentlich auflag (B 2017/186 act. 12/8/8-14, [www.geoportal.ch](http://www.geoportal.ch)).

**B.** Am 8. September 2015 (veröffentlicht am 14. September 2015) verfügte das Polizeikommando gestützt auf ein verkehrstechnisches Gutachten der Ingenieurbüro Q.\_\_, vom 19. August 2015 (fortan: Gutachten Q.\_\_) auf der G.\_\_strasse, Abschnitt Liegenschaften Nrn. 00-XX, der M.\_\_strasse, Abschnitt Liegenschaft Nr. 0.\_\_ bis Einmündung G.\_\_strasse, der F.\_\_- sowie der P.\_\_strasse die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und die Signalisation als Tempo-30-Zone (Signal Nr. 2.30 integriert in Zonensignal Nr. 2.59.1). Am 9. September 2015 erliess es folgende am 14. September 2015 veröffentlichte Verkehrsbeschränkungen:

- "Neue C.\_\_brücke: Beschränkung "Höchstgewicht 19 Tonnen" (Signal Nr. 2.16)

- I.\_\_strasse, vor Einmündung in die L.\_\_- und G.\_\_strasse: Aufhebung des Vortrittsrechts, angezeigt durch Signal Nr. 3.02 "Kein Vortritt" mit entsprechender Markierung

- "Alte C.\_\_brücke" (vorbehältlich deren Abbruch): Aufhebung des "Verbots für Motorwagen und Motorräder" (Signal Nr. 2.13) sowie "Verbots für Tiere" (Signal Nr. 2.12), erlassen durch Polizeikommando am 19. Januar 2012

- B.\_\_strasse und K.\_\_strasse, vor Einmündung in die R.\_\_strasse: Aufhebung "Kein Vortritt" (Signal Nr. 3.02) mit entsprechender Markierung, erlassen durch Polizeikommando am 7. Oktober 1985" (ABI \_\_, B 2017/187 act. 13.1/3/36-40, 57-66, 13.2/22/9).



## St.Galler Gerichte

**C.** Gegen die am 14. September 2015 publizierten Verkehrsanordnungen des Polizeikommandos vom 8./9. September 2015 rekurrerten X.\_\_ und Y.\_\_ mit Eingaben vom 21. September 2015 an das Sicherheits- und Justizdepartement. Am 27. Oktober 2016 führte das Sicherheits- und Justizdepartement zusammen mit dem Baudepartement, an welches X.\_\_ und Y.\_\_ am 7. März 2016 mit separatem Rekurs gegen den Einspracheentscheid des Gemeinderates Z.\_\_ vom 16./19. Februar 2016 betreffend Teilstrassenplan "Brücke\_\_" mit dem zugehörigen Strassenbauprojekt und strassenbauliche Massnahmen zur Umsetzung der Tempo-30-Zone "G.\_\_strasse" gelangt waren, einen Augenschein durch. Mit Entscheid vom 24. August 2017 wies das Sicherheits- und Justizdepartement die Rekurse betreffend die Verkehrsanordnungen ab, soweit es darauf eintrat. Gleichentags wies das Baudepartement den Rekurs betreffend Teilstrassenplan "Brücke\_\_" ebenfalls ab, soweit es darauf eintrat (B 2017/186 act. 2, 12/1, 12/8/43 f., B 2017/187 act. 2, 13.1/1 und 26, act. 13.2/1).

**D.** Gegen den Entscheid des Sicherheits- und Justizdepartements (Vorinstanz) betreffend die Verkehrsanordnungen vom 24. August 2017 erhoben X.\_\_ und Y.\_\_ (Beschwerdeführer) durch ihren Rechtsvertreter am 8. September 2017 Beschwerde beim Verwaltungsgericht mit den Rechtsbegehren, es sei der angefochtene Entscheid unter Kosten- und Entschädigungsfolgen aufzuheben. Eventualiter seien die Angelegenheit zur Neubeurteilung im Sinne der Erwägungen des Verwaltungsgerichts an die Vorinstanz zurückzuweisen (B 2017/187 act. 1). Gleichentags erhoben sie mit separater Eingabe auch gegen den Entscheid des Baudepartements vom 24. August 2017 betreffend Teilstrassenplan "Brücke\_\_" Beschwerde beim Verwaltungsgericht (B 2017/186 act. 1). Am 6. November 2017 ergänzten sie ihre Beschwerde mit einer Begründung (B 2017/187 act. 9). Mit Vernehmlassung vom 20. November 2017 schloss die Vorinstanz auf Abweisung der Beschwerde (act. 12). Mit Stellungnahme vom 22. Dezember 2017 beantragte die Politische Gemeinde Z.\_\_ (Beschwerdegegnerin) durch ihren Rechtsvertreter, es sei die Beschwerde unter Kosten- und Entschädigungsfolge abzuweisen (act. 17).

Auf die Ausführungen der Verfahrensbeteiligten zur Begründung ihrer Anträge und die Akten wird, soweit wesentlich, in den Erwägungen eingegangen.



### Darüber zieht das Verwaltungsgericht in Erwägung:

1. Die sachliche Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts ist gegeben (Art. 59<sup>bis</sup> Abs. 1 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege; sGS 951.1, VRP). Die Beschwerdeführer sind als Adressaten des angefochtenen Entscheids zur Ergreifung des Rechtsmittels berechtigt (Art. 64 in Verbindung mit Art. 45 Abs. 1 VRP, vgl. Wiederkehr/Eggenschwiler, Die allgemeine Beschwerdebefugnis Dritter, Bern 2018, Rz. 95 f.). Die Beschwerdeeingabe vom 8. September 2017 (act. 1) erfolgte rechtzeitig und erfüllt zusammen mit der Ergänzung vom 6. November 2017 (act. 9) formal und inhaltlich die gesetzlichen Anforderungen (Art. 64 in Verbindung mit Art. 47 Abs. 1 und Art. 48 Abs. 1 und 2 VRP). Auf die Beschwerde ist somit grundsätzlich einzutreten. Bereits zufolge fehlender Begründung nicht einzutreten ist auf die Beschwerde, soweit sich die Beschwerdeführer damit gegen die Verkehrsbeschränkungen bei der C.\_\_brücke wehren (vgl. die Androhung der Säumnisfolgen in der Zwischenverfügung vom 12. September 2017, act. 4). Selbst wenn darauf eingetreten werden könnte, vermöchten sie daraus nichts zugunsten ihrer Anliegen ableiten, da nicht ersichtlich ist, inwiefern sich die verfügten Beschränkungen als unzulässig erweisen sollten (vgl. hierzu Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes; SR 741.01, SVG, und Art. 107 Abs. 1 lit. a der Signalisationsverordnung; SR 741.21, SSV, sowie E. 3 des angefochtenen Entscheids, act. 2, S. 7 f.) und die Beschwerdeführer auch mit keinem Wort darlegen, inwiefern die Vorinstanz hinsichtlich der strassenbaulichen Massnahmen in der strittigen Tempo-30-Zone (trapezförmiger Vertikalversatz an der G.\_\_strasse 0.\_\_) zu Unrecht auf ihren Rekurs nicht eingetreten sein sollte (vgl. dazu act. 2, S. 7 E. 2). Demzufolge hat es mit dem Dargelegten sein Bewenden (vgl. dazu VerwGE B 2017/29 vom 20. Juli 2018 E. 1, [www.gerichte.sg.ch](http://www.gerichte.sg.ch), mit Hinweis auf Cavelti/Vögeli, Verwaltungsgerichtsbarkeit im Kanton St. Gallen, 2. Aufl. 2003, Rz. 1032).

2. Die Akten des Verfahrens B 2017/186 betreffend Teilstrassenplan "Brücke\_\_" sowie der zugehörigen Strassenbauprojekte wurden antragsgemäss (act. 9, S. 3-5 lit. C/5, lit. D/3) beigezogen. Die Beschwerdeführer stellen überdies verschiedene Beweisanträge (act. 9, S. 3-9 lit. B/1, lit. D/1, 3-11, lit. E/I/2): Es sei ein Augenschein durchzuführen; sie seien zu befragen; es sei ein Obergutachten zur Tempo-30-Zone G.\_\_strasse und eine Expertise zu den Lärm- und Abgasimmissionen durch den



geplanten Einbau einer Temposchwelle einzuholen. Auf all die beantragten prozessualen Vorkehren kann indes verzichtet werden, weil sich die entscheiderelevanten tatsächlichen Verhältnisse aus den Verfahrensakten ergeben (vgl. dazu BGer 8C\_649/2017 vom 4. Januar 2018 E. 7.6.2 mit Hinweisen).

**3.** Grundlage für die Beurteilung der vorliegend streitigen Verkehrsanordnungen bilden Art. 3 und Art. 32 SVG. Art. 3 SVG regelt die Befugnisse der Kantone und Gemeinden im Bereich des Strassenverkehrs. Diese Befugnisse bilden Ausnahmen vom Grundsatz, wonach die Regelung des Strassenverkehrs Sache des Bundes ist (Art. 82 Abs. 1 BV, vgl. VerwGE B 2006/208 vom 23. Januar 2007 E. 2a, [www.gerichte.sg.ch](http://www.gerichte.sg.ch)). Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften wurde vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt (Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelnverordnung; SR 741.11, VRV, in Verbindung mit Art. 32 Abs. 2 SVG). Sie kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG, siehe auch Art. 4a Abs. 5 VRV). Dieses hat aufzuzeigen, dass die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV). Innerorts können abweichende Höchstgeschwindigkeiten unter anderem durch die Signalisation einer Tempo-30-Zone angeordnet werden (Art. 108 Abs. 5 lit. e SSV in Verbindung mit Art. 22a SSV, vgl. A. Roth, in: Niggli/Probst/Waldmann [Hrsg.], Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, Basel 2014, Art. 49 Rz. 46 und 49 f.). Bei der Einführung von Tempo-30-Zonen handelt es sich um sog. funktionelle Verkehrsanordnungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG (vgl. P. Weissenberger, Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Aufl. 2015, Art. 32 SVG Rz. 37). Laut Art. 3 Abs. 4 SVG sind funktionelle Verkehrsbeschränkungen zulässig, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden (vgl. BGer 1C\_44/2017 vom 19. Juli 2017 E. 3.1 mit Hinweisen, in: Probst/Werro [Hrsg.], Strassenverkehrsrechts-Tagung 21. Juni 2018, S. 171 ff., S. 175). Tempo-30-Zonen kennzeichnen Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss (Art. 22a



Satz 1 SSV). Sie sind grundsätzlich auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter beschränkt (Art. 2a Abs. 5 SSV, vgl. BGer 1C\_121/2017 vom 18. Juli 2017 E. 3.2 mit Hinweisen, in: A. A. Roth, Rechtsprechung unter der Lupe, in: Strassenverkehr 2/2018, S. 59 ff., S. 62, sowie in: Probst/Werro [Hrsg.], a.a.O., S. 173 f.). Die Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit ist nach Art. 108 Abs. 2 SSV insbesondere dann zulässig, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a), wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b), auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (lit. c) oder wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann; dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren (lit. d). Sind auf bestimmten Strassenstrecken örtliche Verkehrsanordnungen nötig, wird die Massnahme gewählt, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht (vgl. Art. 5 Abs. 2 BV und Art 107 Abs. 5 Satz 1 SSV). Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art sind regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Die zuständigen Behörden besitzen dabei einen erheblichen Gestaltungsspielraum (vgl. BGer 1C\_117/2017; 1C\_118/2017 vom 20. März 2018 E. 3.2 f. sowie VerwGE B 2017/15 vom 6. Oktober 2018 E. 4.1, VerwGE B 2017/114 vom 4. September 2018 E. 2.1, VerwGE B 2008/115; B 2008/121 vom 19. Februar 2009 E. 2 und VerwGE B 2008/154 vom 18. Dezember 2008 E. 2.2 teilweise mit Hinweisen, [www.gerichte.sg.ch](http://www.gerichte.sg.ch)).

**4.** Die Beschwerdeführer halten das Gutachten Q.\_\_ für ungenügend (act. 9, S. 5-10 lit. D/4-10, lit. E/I/1-4).

**4.1.** Art. 3 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) umschreibt die Anforderungen an ein Gutachten im Sinne von Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV. Danach handelt es sich um einen Kurzbericht, der namentlich eine Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen (lit. a), eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung (lit. c), Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50-Prozent-Geschwindigkeit  $V_{50}$  und 85-Prozent-Geschwindigkeit  $V_{85}$ ) (lit. d) und eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen (lit. g),



umfasst. Entscheidend ist, dass die zuständige Behörde die erforderlichen Informationen besitzt, um zu beurteilen, ob eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt und ob die Massnahme gemäss Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV im Hinblick auf das betreffende Ziel nötig, zweck- und verhältnismässig ist (vgl. BGE 139 II 145 E. 4.3 mit Hinweisen auf BGE 136 II 539 E. 3.2 und BGer 1C\_206/2008 vom 9. Oktober 2008 E. 2.2).

**4.2.** Die Vorinstanz hat in Erwägung 4a/aa und bb des angefochtenen Entscheids (act. 2, S. 9 f.) ausgeführt, im Gutachten Q.\_\_ seien die konkreten Ziele der vorliegend streitigen Tempo-30-Zone, nämlich die Erhöhung der Sicherheit, der Schutz von Kindern und betagten Personen, das Fernhalten von Transitverkehr sowie die Erhöhung der Wohnqualität, aufgeführt und diese würden in Zusammenhang mit der Einführung der Tempo-30-Zone gesetzt. Eine Hierarchie der Strassen mit Abbildung liege ebenso vor wie eine Beurteilung der Sicherheitsdefizite mit Massnahmen zu deren Behebung einschliesslich zahlreicher Fotos. Auch äussere sich das Gutachten zur bestehenden sowie angestrebten Qualität des G.\_\_quartiers als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum (act. 13.2/22/9, S. 6 und 18) sowie zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (Durchschnittsgeschwindigkeit  $V_{85}$  von 33 resp. 34 km/h an der G.\_\_strasse 0.\_\_, und von 53 resp. 44 km/h an der G.\_\_strasse 1.\_\_, act. 13.2/22/9, S. 16 f.), wobei das Ingenieurbüro Q.\_\_ die erhobenen Messresultate zusätzlich am 8. und 17. Dezember 2015 erläutert habe (vgl. act. 13.2/22/33 und 36). Ferner bildeten die möglichen Auswirkungen der Temporeduktion auf das übrige Gemeindegebiet und die gemäss Konzeptplan Tempo 30 vom 20. August 2015 (act. 13.2/22/8) erforderlichen (baulichen) Massnahmen, welche beispielhaft mit Bildern hinterlegt seien, Bestandteil des Gutachtens. Das Gutachten Q.\_\_ erweise sich als vollständig und nachvollziehbar. Diesen schlüssigen Ausführungen der Vorinstanz ist beizupflichten; ihnen ist nichts hinzuzufügen (vgl. hierzu auch Stellungnahme der Kantonspolizei vom 26. Mai 2016, act. 13.2/15). Entgegen anderslautender Darstellung der Beschwerdeführer verfügte die Vorinstanz mit dem erwähnten Gutachten über die notwendigen Informationen für die Beurteilung, ob eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt und ob die Massnahme gemäss Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV im Hinblick auf das angestrebte Ziel nötig, zweck- und verhältnismässig ist.



5. Die Beschwerdeführer stellen sich zudem auf den Standpunkt (act. 9, S. 8-13, lit. E), die aktuelle Wohnqualität im G.\_\_quartier sei schon jetzt sehr hoch, das Verkehrsaufkommen sehr tief. Die Geschwindigkeiten seien mit ca. 30 km/h bereits heute angepasst. Die Wohnqualität werde bei der Einführung der Tempo-30-Zone nicht steigen. Die Durchsetzung der Sichtzonen sowie der Strassenabstände für Pflanzen und Zäune bringe gerade für Betagte, Kinder und Velofahrer wesentlich mehr als die Anordnung der Tempo-30-Zone, ändere doch die Tempo-30-Zone nichts an den unübersichtlichen Zufahrten zu den Grundstücken. Letztlich nähmen nur der Lärm und der Abgasausstoss bei der Einführung der Tempo-30-Zone zu.

Unbestritten blieb vorweg, dass es sich bei der G.\_\_strasse um eine siedlungsorientierte Strasse handelt, welche mit einer Tempo-30-Zone belegt werden kann; ebenso, dass die von der Gemeinde mit der Einführung der strittigen Tempo-30-Zone verfolgten Zielsetzungen (vgl. E. 4.2 hiervor) durch Art. 3 Abs. 4 SVG abgedeckt sind und in einem gewichtigen öffentlichen Interesse stehen (vgl. act. 2, S. 10 f. E. 4b). Ebenfalls nicht umstritten ist, dass die erforderlichen Sichtweiten gemäss der Darstellung im Gutachten Q.\_\_ (S. 8-14) ab privaten Grundstücken, insbesondere auch von dort situierten Parkplätzen, an zahlreichen Stellen entlang der G.\_\_strasse entsprechend den massgeblichen Normen nicht eingehalten sind. Wie die Vorinstanz weiter selbst eingeräumt hat (vgl. act. 2, S. 13 E. 4c/cc/bbb), ist das Verkehrsaufkommen auf der G.\_\_strasse momentan nicht sonderlich hoch. Folglich ist mit den Beschwerdeführern davon auszugehen, dass die Lärm- und Abgasbelastung im G.\_\_quartier eher tief ist. Damit fallen die Herabsetzungsgründe von Art. 108 Abs. 2 lit. c und d SSV ausser Betracht. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführer hat die Vorinstanz indessen nachvollziehbar dargetan, dass das durchschnittliche Geschwindigkeitsniveau aller vier Messungen an der G.\_\_strasse beträchtliche 41 km/h betrage. Angesichts der unzureichenden Sichtzonen und Strassenabstände durfte sie deshalb davon ausgehen, dass diese Zustände nicht nur für Fussgänger, insbesondere Betagte und Kinder, sondern auch für Velofahrer, für Kinder mit fahrzeugähnlichen Geräten wie auch für Motorfahrzeuge erhebliche Gefährdungen darstellen. Dies umso mehr, als die Wahrscheinlichkeit als zu Fuss gehende Person durch den Aufprall bei einer Kollision mit einem Auto getötet zu werden, bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h rund 70 Prozent gegenüber rund 10 Prozent bei 30 km/h beträgt (vgl. dazu Gutachten Q.\_\_, S. 6 und 14 f.). Ferner durfte die Vorinstanz berücksichtigen, dass im



Zusammenhang mit der neuen C.\_\_brücke künftig ein möglicher Mehrverkehr im Raum steht, der die bestehende Gefährdungssituation ohne Tempo-30-Zone verschärft. Wie sich im Verfahren B 2017/186 gezeigt hat, erweist sich der Bau dieser – derzeit zufolge baulicher Mängel für den Verkehr gesperrten – Brücke nicht als rechtsfehlerhaft. Darüber hinaus durfte die Vorinstanz in ihre Beurteilung miteinbeziehen, dass über die G.\_\_- und M.\_\_strasse Velowege von kantonaler Bedeutung führen, woraus erhöhter Veloverkehr resultiert. Dasselbe gilt hinsichtlich der Bestimmung dieser Strassen als Wanderwege bzw. als Bestandteil des überörtlichen Wanderwegnetzes. Bei dieser Ausgangslage ist der Schluss der Vorinstanz nicht zu beanstanden, wonach die Entfernung, Verschiebung oder der Schnitt von Bäumen, Hecken und Zäunen im Plangebiet die Einführung einer Tempo-30-Zone für sich allein nicht als unnötig erscheinen lässt. Dies umso mehr, als die Knotensichtweiten bei Tempo-50 und Tempo-30 unterschiedlich sind (vgl. die von den Beschwerdeführern eingereichte Norm SN 640 273a des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute, VSS, vom 1. August 2010, act. 10, S. 8, Tab. 1). Damit erfüllt die strittige Tempo-30-Zone zumindest den Herabsetzungsgrund von Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV.

Im Übrigen legen die Beschwerdeführer nicht substantiiert dar und es ist auch nicht erkennbar, welche Nachteile ihnen durch die Anordnung der Tempo-30-Zone erwachsen sollten. Ein allfälliger Zeitverlust, welcher den Beschwerdeführern auf der G.\_\_strasse aufgrund der geringeren Geschwindigkeit entstehen könnte, vermag jedenfalls aufgrund seiner Geringfügigkeit das gewichtige Interesse an der Erhöhung der Sicherheit des umschriebenen Nutzerkreises, wie etwa von betagten Personen und Kindern, klar nicht zu überwiegen, zumal mit der Massnahme auch einem möglichen Transitverkehr via die G.\_\_strasse über die neue C.\_\_brücke entgegengewirkt werden kann. Ferner trägt die Reduktion der Geschwindigkeit auf der G.\_\_strasse zur Reduktion der ohnehin tiefen Lärmbelastung auf der G.\_\_strasse bei (vgl. BGer 1C\_11/2017 vom 2. März 2018 E. 4.4.1 mit Hinweisen, in: URP 2018-7, S. 641 ff., S. 649 f., und Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung EKLB, Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme, Bern 2015, S. 29 Ziff. 5.4, [www.eklb.admin.ch](http://www.eklb.admin.ch)). Wie die Vorinstanz in Erwägung 4c/bb und Erwägung 5 des angefochtenen Entscheids (act. 2, S. 12 und 14) unter diesen Umständen mit Recht ausführte, erweist sich die strittige Tempo-30-Zone als verhältnismässig. Eine rechtswidrige Ermessensausübung liegt nicht vor.



**6.** Gemäss den vorstehenden Erwägungen ist die Beschwerde abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Entsprechend dem Ausgang des Verfahrens sind die amtlichen Kosten des Beschwerdeverfahrens den Beschwerdeführern aufzuerlegen (Art. 95 Abs. 1 VRP). Eine Entscheidgebühr von CHF 2'000 ist angemessen (Art. 7 Ziff. 222 Gerichtskostenverordnung, sGS 941.12, GKV). Der geleistete Kostenvorschuss in gleicher Höhe ist zu verrechnen. Ausseramtliche Kosten sind nicht zuzusprechen. Die Beschwerdeführer sind unterlegen (Art. 98 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 98<sup>bis</sup> VRP). Der Beschwerdegegnerin steht kein Kostenersatz zu (vgl. VerwGE B 2014/203 vom 25. Mai 2016 E. 5.2 mit Hinweisen, [www.gerichte.sg.ch](http://www.gerichte.sg.ch)).

### **Demnach erkennt das Verwaltungsgericht auf dem Zirkulationsweg zu Recht:**

- 1.** Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.
- 2.** Die Beschwerdeführer bezahlen die amtlichen Kosten von CHF 2'000 unter Verrechnung mit dem geleisteten Kostenvorschuss in gleicher Höhe.
- 3.** Ausseramtliche Kosten werden nicht entschädigt.