



<b>Fall-Nr.:</b>	20-2064
<b>Stelle:</b>	Generalsekretariat Bau- und Umweltdepartement
<b>Instanz:</b>	Bau- und Umweltdepartement
<b>Publikationsdatum:</b>	14.05.2021
<b>Entscheiddatum:</b>	22.03.2021

## **BDE 2021 Nr. 24**

**Art. 25a RPG; Art. 32 StrG. Vorliegend war keine Koordination mit der vorab rechtskräftig erlassenen Verkehrsanordnung Zonensignalisation "Tempo 30" nötig, weil das hier zu überprüfende Strassenbauprojekt und der damit zusammenhängende Teilstrassenplan nicht Teil dieser Anordnung waren. Vielmehr zeigte sich in einem zweiten Schritt, dass trotz Einführung der "Tempo 30"-Zone noch zusätzliche bauliche Massnahmen nötig seien. Die strassenbaulichen Massnahmen wie etwa die Fahrbahnverengung, die leicht erhöhte Fussgängerrampe, die Mittelrinne in der Fahrbahn und der Ersatz der Senkrechtparkplätze durch parallel zur Fahrbahn angeordneten Parkplätze erweisen sich als rechtmässig.**

BDE 2021 Nr. 24 finden Sie im angehängten PDF-Dokument



20-2064

## Entscheid Nr. 24/2021 vom 22. März 2021

---

Rekurrentin 1

**A. \_\_\_ AG**

Rekurrentin 2

**B. \_\_\_ AG**

Rekurrentin 3

**C. \_\_\_ AG**

Rekurrentin 4

**D. \_\_\_ AG**

Rekurrentin 5

**E. \_\_\_ AG**

Rekurrentin 6

**F. \_\_\_ AG**

alle vertreten durch lic.iur. Marcel Aebischer, Rechtsanwalt,  
Haldenstrasse 10, 9200 Gossau

gegen

---

Vorinstanz

**Stadtrat Z. \_\_\_**

---

Betreff

Strassenbauprojekt und Teilstrassenplan (Klassierung und Umklas-  
sierung) G. \_\_\_ -Strasse (Abschnitt H. \_\_\_ strasse bis I. \_\_\_ weg)



## Sachverhalt

### A.

a) Die A.\_\_\_\_AG, ist Eigentümerin des Grundstücks Nr. 001, Grundbuchkreis Z.\_\_\_\_, das unter anderem mit einer Tankstelle überbaut ist. Die Pächterin der Tankstelle ist die B.\_\_\_\_AG, Z.\_\_\_\_. Das Grundstück Nr. 002, das gegenüber der Bergstation der K.\_\_\_\_-Bahn liegt, gehört der C.\_\_\_\_AG. Es ist mit einem Wohn-Geschäftshaus überbaut, im Parterre befinden sich ein Blumenladen, ein Coiffeurgeschäft sowie eine Bäckerei/Konditorei mit Restaurant (Kafi K.\_\_\_\_). Letztere werden von der D.\_\_\_\_AG, betrieben. Die E.\_\_\_\_AG, ist Eigentümerin der Grundstücke Nrn. 003 und 004. Die E.\_\_\_\_AG, betreibt auf dem letzten Grundstück ein Spenglerei-/Sanitärgeschäft.

b) Die Grundstücke Nrn. 002, 001 und 003 liegen nach dem geltenden Zonenplan der Stadt Z.\_\_\_\_ vom 1. November 1980 in der Wohn-Gewerbe-Zone WG4, das Grundstück Nr. 004 in der Wohnzone W3. Die Bergstation der K.\_\_\_\_bahn befindet sich in der Wohn-Gewerbe-Zone WG3, das Gebiet mit dem K.\_\_\_\_weiher und einem Kinderspielplatz in der Grünzone Erholung (Teilzonenplan vom 1. Juli 2013) und das Gebiet gegenüber der Tankstelle zwischen der G.----Strasse und der offen geführten Y.\_\_\_\_ in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen. Hier sind sechs bewirtschaftete öffentliche Parkplätze, die quer zur Strasse stehen sowie ein gedeckter Veloabstellplatz und eine Altstoffsammelstelle angeordnet. Vor dem Kafi K.\_\_\_\_ sind sieben Parkplätze senkrecht zur Strasse angeordnet, fünf werden bewirtschaftet, zwei sind gelb markiert. Sie liegen mehrheitlich auf dem Grundstück Nr. 005, das der Politischen Gemeinde Z.\_\_\_\_ gehört.

c) Sämtliche Grundstücke werden von der G.\_\_\_\_-Strasse (einer Gemeindestrasse 1. Klasse) erschlossen. Dabei handelt es sich um eine stark befahrene innerstädtische Verbindungsachse bzw. die Haupterschliessung für das Quartier G.\_\_\_\_. Der durchschnittliche Tagesverkehr im Bereich der Bergstation der K.\_\_\_\_bahn beträgt gut 6'000 Fahrzeuge. Die Gemeindestrasse führt weiter zur Kantonsstrasse Z.\_\_\_\_-X.\_\_\_\_. Von ihr zweigt zudem die Verbindungstrasse durchs L.\_\_\_\_tal zur Kantonsstrasse Z.\_\_\_\_-W.\_\_\_\_ ab. Im Abschnitt von der H.\_\_\_\_strasse bis zum I.\_\_\_\_weg ist sie 6,5 m bis 8,2 m (im Kurvenbereich) breit und verfügt auf beiden Seiten über ein Trottoir. Ab dem Knoten M.\_\_\_\_-Strasse/H.\_\_\_\_strasse/ N.\_\_\_\_strasse verläuft sie leicht ansteigend (rund drei Prozent) zuerst gerade aus und dann weiter in einer leichten Rechtskurve. Nebst dem sie eine wichtige innerstädtische Strecke für den Langsamverkehr ist, fährt hier der Stadtbus mit einer werktäglichen Frequenz von zehn Minuten in beide Richtungen. Bergwärts beim K.\_\_\_\_weiher befindet sich eine Bushaltestelle im Fahrbahnbereich mit gedecktem Unterstand am Strassenrand, talwärts oberhalb der Bergstation der K.\_\_\_\_bahn die andere Bushaltestelle ebenfalls im Fahrbahnbereich mit ebenso einem gedeckten Unterstand am Strassenrand. Es ist eine Höchstgeschwindigkeit von



30 km/h signalisiert. Von der nördlichen Bergstation führt ein Zebra-streifen über die Strasse zur südlichen Bushaltestelle auf der anderen Strassenseite.

**B.**

**a)** Am 20. März 2018 genehmigte das Stadtparlament das Projekt und den Kredit für die Neugestaltung der G.\_\_\_\_-Strasse im Abschnitt H.\_\_\_\_strasse bis zum I.\_\_\_\_weg im Kostenbetrag von Fr. 990'000.– und erteilte für die nach Abzug der Beiträge Dritter verbleibenden Kosten von Fr. 760'000.– einen entsprechenden Verpflichtungskredit. Die Frist für das fakultative Referendum lief am 23. April 2018 ungenutzt ab.

**b)** Am 27. März 2018 erliess der Stadtrat den Beschluss betreffend das Projekt Neugestaltung G.\_\_\_\_-Strasse (H.\_\_\_\_strasse bis I.\_\_\_\_weg). Das Projekt umfasst einen rund 120 m langen Abschnitt. Die dabei betroffenen beiden Bushaltestellen in der Strasse sollen bis auf einige Anpassungen an den Fahrbahnrändern bestehen bleiben. Damit die stehenden Busse möglichst nicht überholt werden, ist als strassenraumgestaltende Massnahme vor und längs der Bushaltestellen eine Mittelrinne geplant. Weiter soll auf der ungefähr 20 m langen Strecke zwischen den beiden versetzten Bushaltestellen die Fahrbahn über zwei Rampen angehoben werden. Damit soll statt des bisherigen Fussgängerstreifens ein klar definierter Fussgängerübergang mit einem 3 cm hohen Anschlag und einem aufgehellten Belag entstehen. Sodann soll die Fahrbahnbreite der G.\_\_\_\_-Strasse im Kurvenbereich auf 6,5 m verschmälert werden, dies zugunsten breiterer Trottoirs von mindestens 2 m. Der längliche Platz vor dem Kafi K.\_\_\_\_ soll belassen, jedoch die Parkplätze darauf um zwei weisse reduziert und diese neu parallel statt quer zur Fahrbahn angeordnet werden. Alsdann sind östlich der K.\_\_\_\_bahn Bergstation drei Unterflurcontainer vorgesehen, und auch hier sollen die Parkplätze neu statt quer parallel zu Fahrbahn angeordnet werden. Die Gehwege sollen teilweise gepflästert werden.

Da mit dem Projekt im Einmündungsbereich G.\_\_\_\_-Strasse/Gottfried-Keller-Strasse wie auch im Vorplatzbereich K.\_\_\_\_/Kafi K.\_\_\_\_ eine Ausweitung der Strassenfläche verbunden ist, wird eine entsprechende Widmung bzw. ein Teilstrassenplan nötig (rote Flächen):

**c)** Am 3. Juli 2018 beschloss der Stadtrat Verkehrsanordnungen für den vorliegend betroffenen Bereich (Signalisierung eines Überholverbots für den Bereich der Bushaltestellen und Aufhebung von zwei der fünf bestehenden öffentlichen, weiss bewirtschafteten Parkplätze auf dem Vorplatz des Kafis K.\_\_\_\_). Gemäss Rechtsmittelbelehrung war innerhalb von 14 Tagen seit Veröffentlichung dieses Beschlusses beim Sicherheits- und Justizdepartement Rekurs zu erheben.



**d)** Die öffentliche Auflage des Strassenbauprojekts und des Teilstrassenplans erfolgte koordiniert mit jener für die Signalisation und Markierungen vom 13. August bis 12. September 2018. Während der Auflagefrist erhoben die A.\_\_\_\_AG, die B.\_\_\_\_AG, die C.\_\_\_\_AG, die D.\_\_\_\_AG, die E.\_\_\_\_AG sowie die F.\_\_\_\_AG, alle vertreten durch lic.iur. Marcel Aebischer, Rechtsanwalt, Gossau, am 11. September 2018 Einsprache gegen die aufgelegten Vorhaben. Bezüglich des Projekts und des Teilstrassenplans verlangten sie deren Aufhebung.

**e)** Der Stadtrat erliess am 20. Februar 2020 folgenden Beschluss:

1. Die Einsprache der Eigentümerinnen und Pächterinnen der Liegenschaften G.\_\_\_\_-Strasse 42, 44/46 und 49/51 betreffend das Projekt und den Teilstrassenplan St.Georgen-Strasse, Teilstück H.\_\_\_\_strasse bis I.\_\_\_\_weg, wird im Sinn der Erwägungen teilweise geschützt, im Übrigen aber abgewiesen.
2. Das Strassenprojekt und der Teilstrassenplan G.\_\_\_\_-Strasse, Teilstück H.\_\_\_\_strasse bis I.\_\_\_\_weg, wird in Bezug auf die bauliche Ausgestaltung der Mittelrinne wie folgt geändert:
  - die Breite der Mittelrinne wird von 64 cm auf 40 cm reduziert
  - die Höhe der Mittelrinne wird von 6 cm auf 2 cm reduziert.
3. Auf die Einsprache bezüglich der Signalisationen und Markierungen (Überholverbot, Parkplatzanordnung) wird nicht eingetreten.
4. Bezüglich der Änderungen des Strassenprojekts und des Teilstrassenplans G.\_\_\_\_-Strasse, Teilstück H.\_\_\_\_strasse bis I.\_\_\_\_weg, wird auf die nochmalige Durchführung des Anzeige- und Auflageverfahrens verzichtet.

Den Nichteintretensbeschluss begründete der Stadtrat damit, dass es sich bei der Signalisation und den Markierungen um strassenverkehrsrechtliche Aspekte handle, die nicht Teil des Strassenprojekts 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 geltend zu machen, wie es die Einsprecherinnen richtigerweise auch gemacht hätten. Mit dem vorliegenden Strassenprojekt und dem entsprechenden Teilstrassenplan könnten insbesondere für den Langsamverkehr ein besonders prekärer Abschnitt der G.\_\_\_\_-Strasse im Eingangsbereich beim K.\_\_\_\_weiher sicherer gestaltet werden. Nebst den spezifisch verkehrlichen Aspekten bildeten die Aufwertung und Attraktivitätssteigerung wichtige städtische und damit öffentliche Interessen.



Namentlich die Mittelrinne und die Rampe führten zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit. Allerdings könne der mit der Mittelrinne angestrebte Zweck auch mit einer schmäleren und weniger tiefen Rinne erreicht werden. In diesem Punkt seien die Einsprachen deshalb teilweise zu schützen. Darüber hinaus stellten die Rinne und die Rampe aber keine Erschwerung für die Zufahrt zur Tankstelle oder zum Kafi K.\_\_\_\_ dar, wie die Einsprecher behaupteten.

### C.

Gegen diesen Beschluss erhoben die A.\_\_\_\_AG (Rekurrentin 1), die B.\_\_\_\_AG (Rekurrentin 2), die C.\_\_\_\_AG (Rekurrentin 3), die D.\_\_\_\_AG (Rekurrentin 4), die E.\_\_\_\_AG (Rekurrentin 5) sowie die F.\_\_\_\_AG (Rekurrentin 6) durch ihren Rechtsvertreter mit Schreiben vom 10. März 2020 Rekurs beim Baudepartement. Mit Rekursergänzung vom 30. April 2020 werden folgende Anträge gestellt:

1. Der Beschluss Nr. 3892 der Rekursgegnerin vom 20. Februar 2020 sei aufzuheben;
2. Das Projekt und der Teilstrassenplan G.\_\_\_\_-Strasse, Neugestaltung H.\_\_\_\_strasse bis I.\_\_\_\_weg, vom 13. August 2018 seien vollumfänglich aufzuheben;

unter Kosten- und Entschädigungsfolge zu Lasten der Rekursgegnerin.

Zur Begründung wird geltend gemacht, der Rekurs richte sich nicht primär gegen den Teilstrassenplan. Dieser Plan sei aber unnötig, wenn sich das Strassenprojekt als gesetzwidrig erweise. Vorab sei zu rügen, dass die Linienführung nicht abgesteckt worden sei. Damit liege ein Verstoß gegen Art. 44 Abs. 1 StrG vor. Sodann fehle es an den Voraussetzungen gemäss Art. 32 StrG für den Strassenausbau bzw. für eine neue Strassenraumgestaltung. Eine blosser Aufwertung des Strassenraums bzw. gestalterische und ästhetische Überlegungen würden ein Strassenprojekt nicht rechtfertigen. Dies gelte insbesondere für die Mittelrinne. Nebstdem sei unnötig sei, habe sie schwerwiegende Folgen: Zum einen würden die Fahrer, die von der Kirche G.\_\_\_\_ herkommen, davon abgehalten, auf die gegenüberliegende Strassenseite abzubiegen, was Umsatzeinbussen für die Tankstelle und die verschiedenen Gewerbebetriebe zu Folge haben werde. Zum anderen werde die Mittelrinne bei Velofahrern zu Stürzen führen und viele Fahrzeuglenker dazu verleiten, im Knoten O.\_\_\_\_-Strasse/G.\_\_\_\_-Strasse/H.\_\_\_\_strasse, wo die Mittelrinne ende, zu wenden. Dies werde statt zur angestrebten Verbesserung der Verkehrssicherheit zu einer massiven Verschlechterung sowie zu mehr Lärm führen. Zudem sei die Rinne beim Winterdienst hinderlich. Mit der definitiven Einführung der Tempo-30-Zone sei die Verkehrssicherheit hinreichend gewährleistet und der vorliegende Unfallschwerpunkt genügend entschärft worden, weshalb es keine zusätzlichen Massnahmen mehr brauche, die – wie aufgezeigt – zu einer Verschlechterung der Verkehrssituation führten. Der erhöhte Fussgängerübergang störe den Verkehrsfluss und suggeriere den Fussgängern, dass sie gegenüber



den Autofahrern Vortritt hätten, was zu gefährlichen Situationen führen könne, da sie ohne Fussgängerstreifen gegenüber den Motorfahrzeuglenkern eben gerade nicht vortrittsberechtigt seien. Bei starkem Verkehrsaufkommen würden die Fussgänger sodann davon abgehalten, den gegenüberliegenden Blumenladen oder das auf der anderen Strassenseite liegende Kafi K.\_\_\_\_ zu besuchen. Eine Pflasterung der Trottoirs sei grundsätzlich nicht benutzerfreundlich. Mit einer Strassenbreite von lediglich noch 6,5 m sei die G.\_\_\_\_-Strasse in diesem Bereich auch zu schmal, zumal der Tanklastwagen, der die Tankstelle regelmässig beliefere, auf dem Trottoir parkiere und einen Teil der G.\_\_\_\_-Strasse beanspruche. Schliesslich hätte das angefochtene Projekt und die Tempo-30-Zone auf Grund des engen Zusammenhangs zusammen aufgelegt werden müssen, womit auch noch ein Koordinationsfehler nach Art. 25a des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (SR 700; abgekürzt RPG) vorliege.

#### **D.**

**a)** Mit Vernehmlassung vom 20. Mai 2020 beantragt die Vorinstanz, den Rekurs abzuweisen. Zur Begründung wird geltend gemacht, dass es zwischen dem vorliegenden Strassenprojekt und der Einführung der Tempo-30-Zone keinen Zusammenhang gebe. Anders als beim Abschnitt der geschwindigkeitsbeschränkten Zone, die sich von der Felsenstrasse bis zur Kirche G.\_\_\_\_ erstrecke, solle mit dem vorliegenden Strassenprojekt in erster Linie eine Verbesserung der heutigen Situation für den Langsamverkehr und die Benützer des öffentlichen Verkehrs erzielt werden. Dafür brauche es für die G.\_\_\_\_-Strasse von der H.\_\_\_\_strasse bis zum I.\_\_\_\_weg zusätzliche Schutzmassnahmen. Davon abgesehen, dass kein Anspruch auf eine jederzeit ungehinderte Zu- und Wegfahrt von und zu den anstossenden Grundstücken bestehe, seien diese hier trotz Mittelrinne von beiden Seiten her uneingeschränkt erreichbar.

**b)** Mit Amtsbericht vom 6. Juli 2020 führt das kantonale Strasseninspektorat des Tiefbauamtes aus, dass der Schleppkurvennachweis und die Sichtweitennachweise fehlten. Die Mittelrinne stelle kein Hindernis bei der Zufahrt zu den gegenüberliegenden Grundstücken dar. Da die erlaubte Fahrgeschwindigkeit bereits stark reduziert sei, werde die geplante Rampe, die den Fussgängerstreifen ersetzen soll, nicht zwangsläufig zu einer Verschlechterung des Verkehrsflusses führen. Die Reorganisation der Parkplätze verbessere die Verkehrssicherheit zwar, das Konfliktpotential mit dem Langsamverkehr bleibe aber. Die Pflasterung des Einmündungsbereichs zur N.\_\_\_\_- und H.\_\_\_\_strasse könne für mobilitätseingeschränkte Personen mit einem entsprechenden Pflasterungstyp durchaus hindernisfrei gelöst werden.

**c)** Der Rechtsdienst des Tiefbauamtes hält am 9. Juli 2020 fest, dass gemäss Strasseninspektorat noch Abklärungen und Anpassungen vorzunehmen seien, weshalb der Teilstrassenplan zur Zeit nicht genehmigungsfähig sei.

#### **E.**



Die Vorinstanz reicht mit Schreiben vom 22. September 2020 die Pläne betreffend Schleppkurven und Sichtweiten nach. Diese wurden den übrigen Verfahrensbeteiligten am 2. Oktober 2020 zur Kenntnisnahme zugeschickt.

#### **F.**

**a)** Das Baudepartement führte am 22. Oktober 2020 zusammen mit dem Sicherheits- und Justizdepartement in Anwesenheit der Verfahrensbeteiligten sowie Vertretern des kantonalen Tiefbauamtes sowie der Kantons- und der Stadtpolizei einen Augenschein durch. Der Vertreter des Tiefbauamtes führte vor Ort aus, dass die Strasse insbesondere im Kurvenbereich schmal bzw. zu schmal werde, weil der Bus beim Kreuzen mit einem anderen grossen Fahrzeug in diesem Bereich haarscharf am Trottoir fahren müsse, wobei der Gehsteig überschleppt werde. Nicht normkonform sei auch, dass die mit der neuen Norm verlangte zusätzliche Sicht auf den Gehweg, das heisst auf die Fussgänger und die fahrzeugähnlichen Geräte, nicht eingehalten werden könne. Insgesamt gelte aber auch zu berücksichtigen, dass sich die Gesamtsituation mit dem Strassenprojekt erheblich verbessere. Namentlich das gefährliche Rückwärtsfahren aus den heute senkrecht zur G.\_\_\_-Strasse angeordneten Parkplätzen werde wegfallen. Die Vertreter der Stadt- und Kantonspolizei ergänzten, dass die Einführung der Tempo-30-Zone die Verkehrssicherheit zwar merklich verbessert habe. Verkehrsmessungen hätten aber ergeben, dass der V85 nicht bei 30 km/h, sondern bei 45 km/h liege. Dies zeige, dass die herabgesetzte Geschwindigkeit allein nicht ausreiche, die angestrebte Verkehrssicherheit zu erreichen.

**b)** Mit Eingabe vom 23. November 2020 lässt sich die Vorinstanz zum Augenscheinprotokoll vernehmen. Die übrigen Verfahrensbeteiligten, insbesondere das kantonale Tiefbauamt, verzichteten auf eine Stellungnahme.

#### **G.**

Am 17. Februar 2021 teilt der Rechtsvertreter der Rekurrentinnen auf Nachfrage mit, dass die P.\_\_\_AG bereits am 30. April 2020 in die D.\_\_\_AG umfirmiert worden sei. Letztere trete in den Streit ein und werde ebenfalls durch ihn vertreten.

#### **H.**

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

### **Erwägungen**

#### **1.**



**1.1** Die Zuständigkeit des Baudepartementes ergibt sich aus Art. 43<sup>bis</sup> des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (sGS 951.1; abgekürzt VRP).

**1.2** Die Frist- und Formerfordernisse von Art. 47 Abs. 1 und Art. 48 VRP sind erfüllt. Die Rekursberechtigungen sind gegeben (Art. 45 VRP). Auf den Rekurs ist einzutreten.

## **2.**

**2.1** Die Rekurrentinnen machen geltend, das Bauvorhaben sei nicht ausgesteckt worden.

**2.2** Nach Art. 44 Abs. 1 StrG ist die Linienführung während der Auflage des Projekts im Gelände abgesteckt.

**2.3** Selbst wenn es vorliegend zutreffen sollte, dass die neue Linienführung nicht abgesteckt oder gekennzeichnet gewesen wäre, ist nicht erkennbar und wird von den Rekurrentinnen auch nicht dargetan, inwiefern sie das Rechtsbegehren, die Begründung oder die Darstellung des Sachverhalts in ihrer Einsprache deswegen nur unzureichend hätten abfassen können. Ein allfällig vorhandener Mangel bei der Markierung wurde auf jeden Fall dadurch geheilt, dass die Vorinstanz auf die Einsprache eingetreten ist und sie materiell behandelt hat. Sollten Dritte aufgrund der fehlenden Visierung von der Einsprache abgehalten worden sein, bedeutet dies keinen Rechtsnachteil für die Rekurrentinnen, der im vorliegenden Verfahren von Belang wäre (VerwGE 2019/146 vom 13. August 2020 Erw. 8 mit Hinweisen). Tatsächlich hat die Vorinstanz aber den neuen Strassenverlauf korrekt abgesteckt und markiert, wie der am Augenschein anwesende Vertreter des städtischen Tiefbauamtes an Hand von Handy-Fotos belegen konnte. Die Rekurrentinnen haben dazu nicht mehr Stellung genommen, obwohl sie dies, sofern nötig, vor Ort in Aussicht gestellt haben. Damit hat es sein Bewenden.

## **3.**

Die Rekurrentinnen beanstanden, dass das Strassenbauprojekt samt Teilstrassenplan sowie die Verkehrsanordnungen nicht mit den Verkehrsanordnungen betreffend der Zonensignalstation "Tempo-30" koordiniert worden seien.

**3.1** Nach Art. 25a Abs. 3 RPG dürfen Verfügungen keine Widersprüche enthalten. Koordiniert muss auch werden, wenn für die verschiedenen Bewilligungen nur eine Behörde zuständig ist. Die Natur der zu koordinierenden Bewilligungen, namentlich wenn es sich um raumplanungs- bzw. umweltschutzrechtliche oder um gewerbepolizeiliche Verfügungen handelt, ist dabei unerheblich. 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 Behandlung 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 das Strassenbauprojekt nur realisiert werden kann, 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 auch 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).

**3.2** Das Gesagte gilt hier in Bezug auf das vorliegende Strassenbauprojekt samt Teilstrassenplan sowie die Verkehrsanordnungen betreffend des Signals "Überholen verboten" und die Aufhebung von zwei öffentlichen, weiss bewirtschafteten Parkplätzen, nicht aber hinsichtlich der Verkehrsanordnung Zonensignalisation "Tempo 30". Abgesehen davon, dass deren provisorische Anordnung bereits mit Urteil des Bundesgerichtes 1C\_618/2018 vom 20. März 2019 rechtskräftig bestätigt worden ist, in der Folge angeordnet wurde und sodann auf Grund des Gutachtens der Stadtpolizei und des Tiefbauamtes der Z.\_\_\_\_ vom 8. Juni 2020 am 16. Juni 2020 vom Stadtrat definitiv beschlossen wurde, sodann unangefochten in Rechtskraft erwachsen ist und somit unbefristet fortgeführt wird, beschlagen die vorliegend angefochtenen Beschlüsse lediglich einen Teilabschnitt der bereits rechtskräftigen Tempo-30-Zone. Die Tempo-30-Zone hat die hier umstrittenen baulichen Änderungen, die mitangefochtene Klassierung von Verkehrsflächen und die in diesem Zusammenhang angeordneten Verkehrsanordnungen im Teilabschnitt von der H.\_\_\_\_strasse bis zum I.\_\_\_\_weg nicht vorausgesetzt. Sie wurde vielmehr als erster Schritt eingeführt, wobei in einem zweiten (unabhängigen) Schritt geprüft werden sollte, ob noch zusätzliche (bauliche) Massnahmen notwendig werden würden (Urteil des Bundesgerichtes 1C\_618/2018 vom 20. Mai 2019 Erw. 5.5. mit Hinweisen). Eine Verletzung der Koordinationspflicht liegt somit nicht vor.

#### **4.**

Weiter rügen die Rekurrentinnen, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für den geplanten Strassenbau nicht erfüllt seien. Statt die Verkehrssicherheit zu verbessern, würden die baulichen Massnahmen zu einer Rechtsunsicherheit der Verkehrsteilnehmenden führen und diese zu gefährlichen Manövern verleiten. Sodann handle es sich dabei vielmehr um rein gestalterische Massnahmen, die sie als direkte Anstösser unverhältnismässig einschränken würden.

**4.1** Nach Art. 32 StrG werden Strassen gebaut, wenn es die Zweckbestimmung, die Verkehrssicherheit, das Verkehrsaufkommen, der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, die Interessen des öffentlichen Verkehrs oder der Umwelt es erfordert.



**4.2** Im Rahmen der Überprüfung der vorausgegangenen Einführung der Signalisation "Tempo 30" auf dem Teilabschnitt der G.\_\_\_\_-Strasse von der Einmündung O.\_\_\_\_strasse bis zur Kirche G.\_\_\_\_ hat das Bundesgericht festgehalten, dass es sich hierbei um einen für alle Verkehrsteilnehmenden gefährlichen Strassenabschnitt handle und dass sich daran nichts ändere, dass es sich bei den erfassten Unfällen lediglich bei einem um eine Kollision zwischen einem Personenwagen und einem Fussgänger gehandelt habe. Die Feststellung eines Sicherheitsdefizits hänge grundsätzlich nicht davon ab, ob sich auf dem betroffenen Strassenabschnitt bereits Verkehrsunfälle ereignet hätten oder nicht (Urteil des Bundesgerichtes 1C\_618/2018 vom 20. Mai 2019 Erw. 4.3. mit Hinweisen). In der Folge hiess das oberste Gericht die befristete Einführung der zusätzlichen Temporeduktion gut und führte unter Erw. 5.5. aus, dass die nachfolgende Evaluation der Massnahme Aufschluss darüber geben werde, ob mit der zusätzlichen Tempobeschränkung die angestrebten Ziele erreicht werden könnten oder nicht und ob allenfalls noch zusätzliche – eventuell auch bauliche – Massnahmen zu ergreifen seien. Die Stadtpolizei Z.\_\_\_\_ und das städtische Tiefbauamt haben in der Folge in ihrem Gutachten vom 8. Juni 2020 festgestellt, dass die befristet eingeführte Tempo-30-Zone zwar eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus bewirkt habe, dass zur besseren Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit und verbesserten Erkennbarkeit der Tempo-30-Zone jedoch noch weitere Massnahmen nötig seien. Tatsächlich haben Messungen ergeben, dass der V85 bei 45 km/h statt bei 30 km/h liegt, das heisst, dass die Geschwindigkeit nicht wie erforderlich von 85 Prozent der gemessenen Fahrer eingehalten wird. Damit die angeordnete und vom Bundesgericht bestätigte beschränkte Höchstgeschwindigkeit ausreichend beachtet wird, sind somit weitere Massnahmen nötig, namentlich sind Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselemente anzubringen (Art. 5 Abs. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen; SR 714.213.3). Die Vorinstanz hat in diesem Sinn beschlossen, die Tempo-30-Zone definitiv einzuführen und weitere Massnahmen zu treffen, damit die signalisierte Höchstgeschwindigkeit besser eingehalten und die Verkehrssicherheit weiter verbessert werden kann. Gleichzeitig sollen in diesem zentrumsbildenden Ort die Bereiche für die Fussgänger und Benutzer des öffentlichen Verkehrs sicherer und attraktiver gestaltet sowie das prekäre Parkierungsregime mit dem gefährlichen rückwärts-über-Trottoir-in-die-Strasse-Fahren beseitigt werden. Damit entsprechen die beschlossenen Massnahmen einem öffentlichen Interesse und im Grundsatz den Voraussetzungen von Art. 32 StrG.

**4.3** Laut Kantonspolizei ist die geplante Fahrbahnverengung für die weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit genauso geeignet wie die geplante Rampe und Mittelrinne oder die farblich unterschiedlich gestalteten Fahrbahnen. Nebstdem bereits feststeht, dass die getroffenen Massnahmen nötig sind, erweisen sich diese also grundsätzlich auch als geeignet, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Somit bleibt nachfolgend zu prüfen, ob dies auch im konkreten Fall zutrifft und ob



die Anstösser dadurch in der Ausübung ihrer Eigentumsrechte nicht unnötig und übermässig eingeschränkt werden.

Die geplante Mittelrinne hat zwar – wie der leicht erhöhte Fussgängerübergang – rechtlich keine Bedeutung und lässt sich auch in keiner Norm finden, sie wird aber in der Fachliteratur erwähnt (z.B. [www.stadt-zuerich.ch](http://www.stadt-zuerich.ch) [März 2021] -> Tiefbau- und Entsorgungsdepartement -> Tiefbauamt -> Stadtraum -> Standards Stadträume -> Raumtypen -> Strassen und Wege -> Aufenthaltsstrassen; Kanton Freiburg, Aufwertung des Strassenraums von Ortsdurchfahrten, VALTRALOC, Dezember 2001) und trägt nach Meinung der Fachleute dazu bei, dass die an den Haltestellen stehenden Busse nicht überholt werden, zumal es nicht verboten ist, nicht fahrende Busse trotz signalisiertem Überholverbot zu überholen (Art. 26 Abs. 1 der eidgenössischen Signalisationsverordnung; SR 741.21). Dies jedenfalls entspricht der Praxis der örtlichen Polizeibehörde, während nach dem Dafürhalten der Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich das Überholverbot auch für einen in einer Haltestelle stehenden Bus während dem Ein- und Aussteigenlassen von Fahrgästen gilt, zumindest wenn es sich um eine auf der Fahrbahn liegende Haltestelle handelt ([www.hoengger.ch/unklarheiten-beim-ueberholverbot-am-rebbergesteig/](http://www.hoengger.ch/unklarheiten-beim-ueberholverbot-am-rebbergesteig/)). Davon abgesehen, dass der Mittelrinne somit optisch eine lenkende Wirkung zukommt und die Fahrzeuglenker davon abhält, den stehenden Bus zu überholen, trägt sie auch insofern zur Verkehrsberuhigung bei, als die Fahrbahn dadurch optisch verschmälert wird und die Fahrzeuglenker dazu gebracht werden, langsamer zu fahren. Den Sicherheitsbedenken der Rekurrentinnen bezüglich der Velofahrer wurde insofern Rechnung getragen, als die Rinne im Rahmen des Einspracheverfahrens von 64 cm auf 40 cm verschmälert und deren Höhe von 6 cm auf 2 cm vermindert wurde. Dermassen ausgestaltet ist die Mittelrinne aus Verkehrssicherheitsgründen unbedenklich und stellt entgegen der Behauptung der Rekurrentinnen auch kein Hindernis für Fahrzeuglenker dar, die von der anderen Strassenseite auf die gegenüberliegenden Grundstücke der Rekurrentinnen abbiegen wollen. Das Gleiche gilt für den Winterdienst. Mit einer Tiefe von lediglich 2 cm hat die Rinne keinen nachteiligen Einfluss auf den Strassenunterhalt. An der Unbedenklichkeit der Mittelrinne ändert auch nichts, dass die Tankstelle zwei Mal pro Woche von einem Tanklastwagen befüllt wird, der auf dem Trottoir bzw. teilweise auf der Verkehrsfläche abgestellt wird; am stehenden Tanklastwagen, der beim Betanken am Verkehr nicht teilnimmt, darf trotz des signalisierten Überholverbots vorbeifahren werden. Die Strassenverhältnisse sind dafür übersichtlich genug, zumal die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt ist.

**4.4** Dass der Fussgängerstreifen gegenüber der Bergstation der K.\_\_\_\_bahn entfernt werden soll, entspricht den Anforderungen von Art. 4 Abs. 2 der Verordnung des UVEK, wonach in der Tempo-30- und in der Begegnungszone Fussgängerstreifen nur angebracht werden dürfen, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen. In Tempo-30-Zonen dürfen Fussgänger die Strasse überall queren. Mit Blick darauf, dass



das Plangebiet aber ein eigentliches städtisches Subzentrum betrifft, wo zwei verschiedene öffentliche Verkehrsmittel und verschiedene Fusswege zusammenkommen sowie sich verschiedene Quartierläden, Dienstleister und öffentliche Anlagen befinden, rechtfertigt es sich, gegenüber der Bergstation der K.\_\_\_\_bahn immerhin einen leicht erhöhten Fussgängerübergang über die stark befahrene innerstädtische Verbindungsachse zu legen, wo die Fussgänger, obwohl sie in der Tempo-30-Zone überall die Strasse queren dürfen, tatsächlich häufig in grösseren Gruppen konzentriert über die Strasse gehen (Kabinenkapazität der K.\_\_\_\_bahn: 38 Personen). Dazu kommt, dass die Rampe offensichtlich auch die Funktion einer Fahrbahn- oder Tempeschwelle erfüllt und damit eine verkehrsberuhigende Wirkung haben wird, was der eigentliche Sinn und Zweck des vorliegenden Strassenprojekts ist. Deren Ausgestaltung entspricht der VSS-Norm 40 213 "Entwurf des Strassenraums – Verkehrsberuhigungselemente".

**4.5** Als weitere verkehrsberuhigende Massnahme ist eine Verschmälerung der heute 6,5 m bis 8,2 m breiten G.\_\_\_\_-Strasse auf durchgehend 6,5 m geplant. Mit Blick auf die einschlägige VSS-Norm 40 201 ist diese Breite in den geraden Abschnitten in Ordnung, im Kurvenbereich jedoch knapp ungenügend. So ist ein Kreuzen zwischen einem Sattelschlepper, LKW mit Anhänger sowie einem Gelenkbus in der leichten Kurve nur möglich, wenn die Busfahrerin bzw. der Busfahrer genau dem Randstein nachfährt, wobei das Trottoir leicht überschleppt wird.

**4.5.1** Soweit der Ausbaustandard von Strassen zu beurteilen ist, können die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) herangezogen werden. Bei den VSS-Normen handelt es sich jedoch nicht um Rechtssätze, sondern um Verwaltungsanweisungen, die ein anerkanntes Hilfsmittel bei der Frage bilden, ob eine Anlage den Anforderungen der Verkehrssicherheit genügt. Ihre Anwendung im Einzelfall muss indessen dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit standhalten, weshalb sie einer Entscheidung nicht ungeachtet der konkreten Verhältnisse zugrunde gelegt werden dürfen (vgl. zum Ganzen VerwGE B 2015/14 vom 20. Januar 2017 Erw. 11.1 mit Hinweisen). Anders liegt der Fall nur, wenn die Normen durch einen statischen Verweis in einem Erlass zu kommunalem Recht werden (VerwGE B 2018/246 vom 8. Juli 2019 Erw. 5.2.), was aber bezüglich der vorliegend anwendbaren Norm nicht der Fall ist.

**4.5.2** Konkret ist die Sicht im Kurvenbereich übersichtlich, und die Geschwindigkeit ist auf 30 km/h beschränkt. Sodann gibt es keinen Grund, weshalb die befahrbare Mittelrinne nicht zur Fahrbahnbreite dazugezählt werden könnte, auch wenn sie eine lenkende Wirkung hat. Damit ist es vertretbar, dass vorliegend bezüglich der Strassenbreite von den Vorgaben der VSS-Normen mit 10 cm nur leicht abgewichen wird, selbst wenn beim Kreuzen eines Gelenkbusses mit einem Sattelschlepper die Geschwindigkeit im Kurvenbereich gedrosselt und das Trottoir – wie andernorts im innerstädtischen Bereich



auch – leicht überschleppt werden muss. Immerhin werden die Gehsteige im Plangebiet überall auf mindestens 2 m verbreitert, so dass die normkonforme Breite von 1,5 m stets gewahrt werden kann. Dazu kommt, dass hier die Bereiche hinter den Trottoirs zum Teil ebenfalls als Verkehrsfläche genutzt werden.

**4.6** Die gerügte Materialisierung und Farbgebung der Fussgängerübergänge stellen kein Sicherheitsrisiko dar, wie das Strasseninspektorat zu Recht ausführt. Dies gilt je nach gewählter Materialisierung auch für die dafür vorgesehene Pflasterung.

**4.7** Das geänderte Parkierungsregime gründet darin, dass aus Sicherheitsgründen nicht mehr rückwärts aus dem Parkplatz auf eine stark befahrene Strasse gefahren werden darf. Neue Senkrechtparkplätze an stark befahrenen Strassen wie der G.\_\_\_\_-Strasse werden deshalb nicht mehr bewilligt. Es liegt somit auf der Hand, dass im Rahmen des vorliegenden Strassenbauprojekts die gefährliche Parkplatzsituation überarbeitet und die Parkfelder neu verkehrssicherer angeordnet werden. Auf Grund der örtlichen Platzverhältnisse ist eine entsprechende Umwandlung möglich. Dass dabei von den sieben bestehenden zwei Parkplätze verloren gehen, ist mit Blick auf die gewonnene Sicherheit hinzunehmen. Dabei wird die einschlägige VSS-Norm 40 241 grundsätzlich erfüllt, auch wenn ein Parkierungsfeld minimal ins Trottoir ragt. Bei deren Breite von 2 m kann der normgerecht offenzuhaltende Freiraum von 1,5 m ohne weiteres eingehalten werden. Die verlangte Sicht bei der Ausfahrt aus den Parkplätzen auf die Fahrbahn ist ebenfalls gegeben, knapp nicht erfüllt ist einzig das normkonforme Sichtfeld auf das Trottoir gemäss neuester VSS-Norm 40 273a. Davon abgesehen, dass vorliegend auf Grund des statischen Verweises im Anhang I des kommunalen Vollzugsreglements zur Bauordnung und zum Reklamereglement (SRS 731.11) die alte VSS-Norm 640 050 angewendet werden muss, wonach bei Grundstücksausfahrten (bloss) die Sicht auf die Fahrbahn, nicht aber auf die Fussgänger und fahrzeugähnliche Fahrzeuge (Fäg) massgebend ist, ist vorliegend die aufgezeigte Einschränkung der Sicht auf das Trottoir aber auch insofern vertretbar, als die G.\_\_\_\_-Strasse über zwei richtungsgrennte Trottoirs verfügt, das Gelände auf der Höhe der betroffenen Parkplatzausfahrt beinahe flach bzw. nur leicht ansteigend ist, weshalb hier mit keinen Rollschuh-, Inline-Skates-, Skateboards- oder Trottinettefahrern mit hohem Tempo zu rechnen ist und die Sicht auf die Strasse auf Grund der örtlichen Verhältnisse übersichtlich ist.

**4.8** Nach dem Gesagten sind die baulichen Massnahmen im Sinn von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und Art. 32 StrG nötig und geeignet, den vom Bundesgericht bestätigten Unfallschwerpunkt weiter zu entschärfen sowie die Verkehrssicherheit und den Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden wiederherzustellen, auch wenn es dabei gegenüber den VSS-Normen zwei kleine Einschränkungen gibt. Mit Blick auf das Verhältnismässigkeitsprinzip ist dies insofern vertretbar, als dadurch von den bestehenden sieben neu anzuordnenden Parkplätzen nur zwei aufgehoben



werden müssen und die Gesamtsituation dadurch erheblich verbessert werden kann, indem nicht mehr rückwärts über ein Trottoir in die stark befahrene G.\_\_\_\_-Strasse gefahren werden muss. Die verbleibende minime Einschränkung beim Vorwärtsfahren betrifft lediglich die Sicht auf das Trottoir, das mit 2 m aber eine Überbreite aufweist. Aus dem gleichen Grund rechtfertigt sich eine minime Normabweichung im Kurvenbereich von der Fahrbahnbreite, die lediglich dazu führt, dass im Kreuzungsfall zwischen einem Gelenkbus und einem Sattelschlepper das Tempo reduziert und das überbreite Trottoir leicht überschleppt werden muss.

## **5.**

Zusammenfassend ergibt sich, dass das Strassenbauprojekt korrekt aufgelegt bzw. abgesteckt worden ist, dass kein Koordinationsfehler vorliegt und die baulichen Massnahmen rechtmässig sind. Damit erweist sich auch der mitangefochtene Teilstrassenplan als korrekt, weshalb das Projekt und der Teilstrassenplan genehmigt werden können. Der Rekurs ist deshalb unbegründet und somit abzuweisen.

## **6.**

**6.1** 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 Fr. 3'500.– (Nr. 20.13.01 des Gebührentarifs für die Kantons- und Gemeindeverwaltung, sGS 821.5). Dem Ausgang des Verfahrens entsprechend haben die Rekurrentinnen die amtlichen Kosten unter solidarischer Haftung zu bezahlen (Art. 96<sup>bis</sup> VRP).

**6.2** Der von der Küng Rechtsanwälte & Notare AG, Gossau, am 23. März 2020 geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'800.– ist anzurechnen.

## **7.**

Die Rekurrentinnen stellen ein Begehren um Ersatz der ausseramtlichen Kosten.

**7.1** 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<sup>bis</sup> VRP). Die Vorschriften der Schweizerischen Zivilprozessordnung (SR 272) finden sachgemäss Anwendung (Art. 98<sup>ter</sup> VRP).

**7.2** Da die Rekurrentinnen mit ihren Anträgen unterliegen, haben sie von vornherein keinen Anspruch auf eine ausseramtliche Entschädigung. Ihr Begehren ist deshalb abzuweisen.

## **Entscheid**



**1.**

Der Rekurs der A.\_\_\_\_AG, der B.\_\_\_\_AG, der C.\_\_\_\_AG, der D.\_\_\_\_AG, der E.\_\_\_\_AG und der F.\_\_\_\_AG, alle Z.\_\_\_\_, wird abgewiesen.

**2.**

**a)** Die A.\_\_\_\_AG, die B.\_\_\_\_AG, die C.\_\_\_\_AG, die D.\_\_\_\_AG, die E.\_\_\_\_AG und die F.\_\_\_\_AG bezahlen unter solidarischer Haftung eine Entscheidgebühr von Fr. 3'500.–.

**b)** Der am 23. März 2020 von der Küng Rechtsanwälte & Notare AG, Gossau, geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'800.– wird angerechnet

**3.**

Das Begehren der A.\_\_\_\_, der B.\_\_\_\_AG, der C.\_\_\_\_AG, der D.\_\_\_\_AG, der E.\_\_\_\_AG und der F.\_\_\_\_AG um Ersatz der ausseramtlichen Kosten wird abgewiesen.

Die Vorsteherin

Susanne Hartmann  
Regierungsrätin