



Fall-Nr.:	RDRM.2018.138
Stelle:	Generalsekretariat Sicherheits- und Justizdepartement
Instanz:	Sicherheits- und Justizdepartement
Publikationsdatum:	12.11.2021
Entscheiddatum:	22.03.2021

SJD RDRM.2018.138

Verkehrsordnungen, Art. 25a RPG, Art. 3 Abs. 4 SVG, Art. 26 SSV.
Vorliegend waren das Strassenprojekt und die Verkehrsordnungen zu koordinieren. Demgegenüber war keine Koordination erforderlich zwischen den Verkehrsordnungen und der vier Jahre früher versuchsweise erlassenen Tempo-30-Zone, die auch den fraglichen Bereich umfasste und mittlerweile definitiv angeordnet wurde. An der gefährlichen Strasse, wo sich auch eine Bushaltestelle befindet, waren fünf quer zur Fahrbahn angeordnete bewirtschaftete Parkfelder markiert. Im Zusammenhang mit baulichen Massnahmen an der Strasse wurden zwei Parkfelder aufgehoben und die verbleibenden Parkfelder parallel zur Strasse angeordnet. Da das Rückwärts-Einfahren auf die Strasse mit erheblichen Gefahren für die Benutzerinnen und Benutzer des zu überfahrenden Trottoirs und den rollenden Verkehr auf der Strasse sowie die Zufussgehenden auf der dort neu geschaffenen Strassenquerung verbunden ist, kann mit der Änderung und dem gleichzeitig verfügten Überholverbot im fraglichen Bereich eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Da zahlreiche alternative Parkiermöglichkeiten bestehen und ein allfälliger Zeitverlust kaum zu Buche schlägt, sind die Verkehrsordnungen recht- und verhältnismässig und ist der Rekurs abzuweisen.

Den Entscheid SJD RDRM.2018.138 finden Sie im angehängten PDF-Dokument.



Entscheid vom 22. März 2021

Rekurrentinnen

A. ___ AG
B. ___ AG
C. ___ AG
D. ___ AG
E. ___ AG
F. ___ AG

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

Gegen

Vorinstanz

Stadtrat Z. ___

Verfügung (Publikation) vom 13. August 2018

Betreff

**Verkehrsanordnungen in Z. ___; J. ___-Strasse und G. ___-Strasse, Abschnitt
J. ___-Strasse 2 bis L. ___weg (Signal Nr. 2.44 "Überholen verboten" beidsei-
tig) und G. ___-Strasse 42 (Aufhebung von zwei öffentlichen, weiss bewirt-
schafteten Parkplätzen)**

Geschäftsnummer

RDRM.2018.138



Sachverhalt

A.a) Der Stadtrat Z.____ erliess mit Beschluss vom 3. Juli 2018 (publiziert am 13. August 2018) folgende Verkehrsordnung:

"J.____-Strasse und G.____-Strasse, Abschnitt J.____-Strasse 2 bis L.____weg

Signal Nr. 2.44 «Überholen verboten» beidseitig

G.____-Strasse 42

Aufhebung von zwei öffentlichen, weiss bewirtschafteten Parkplätzen"

b) Zur Begründung des Beschlusses führte der Stadtrat im Wesentlichen aus:

- dass die öffentlichen Parkfelder auf dem Vorplatz des Café M.____ nur durch ein (unübersichtliches) Rückwärtsfahren verlassen werden könnten, welches oftmals zu riskanten und gefährlichen Situationen führe;
- dass in diesem Bereich inskünftig auch die Strassenquerung für Fussgängerinnen und Fussgänger erfolge bzw. diese an einem Ort zusammengefasst werde, womit es rückwärts auf die G.____-Strasse fahrende Automobilistinnen und -mobilisten zwingend zu verhindern gelte;
- dass die Parkplätze vor dem Café M.____ und den angrenzenden Geschäften parallel zur Fahrbahn anzuordnen seien;
- dass mit der fahrbahnparallelen Anordnung der Parkplätze aus Platzgründen zwei der fünf bestehenden, weiss bewirtschafteten Parkplätze aufgehoben würden, um das Sicherheitsdefizit der gefährlichen Rückwärtsfahrten auf die G.____-Strasse zu beseitigen;
- dass in beiden Fahrtrichtungen ein Überholverbot erlassen werde, um die Verkehrssicherheit im Bereich des Knotens J.____-Strasse / G.____-Strasse / H.____-strasse zu erhöhen und den Verkehr im Bereich der zirka 20 Meter auseinanderliegenden Bushaltestellen M.____ bei wartenden Bussen zu beruhigen;
- dass aufgrund der erhöhten Strassenquerung zwischen den beiden Bushaltestellen und im Hinblick auf die mögliche Einführung einer Tempo-30-Zone auf die Markierung eines Fussgängerstreifens bewusst verzichtet werde, um die nicht vortrittsberechtigten Querung der Fahrbahn auf der ganzen Länge dieses Zwischenbereichs zu ermöglichen.

B. Gegen diese Verkehrsordnung erhoben die A.____AG, die B.____AG, die C.____AG, die K.____AG (heute: D.____AG), die E.____AG und die F.____AG, alle St.Gallen, und vertreten durch lic.iur. Marcel Aebischer, Rechtsanwalt, Gossau SG, Rekurs beim Sicherheits- und Justizdepartement (nachfolgend SJD). Mit Eingaben vom 27. August 2018 / 1. Oktober 2018 beantragten sie, es seien die beiden Verkehrsordnungen vom



13. August 2018 betreffend die J.___-Strasse und G.___-Strasse, Abschnitt J.___-Strasse 2 bis L.___weg, sowie G.___-Strasse 42 bzw. der diesbezügliche Signalisations- und Markierungsplan "Neugestaltung G.___-Strasse, H.___strasse bis I.___weg" vollumfänglich aufzuheben. Eventualiter sei durch die Rekursgegnerin für die aufgehobenen Parkplätze angemessener Realersatz in zumutbarer Gehdistanz zum Projektperimeter zu schaffen. Zur Begründung führten sie im Wesentlichen aus (act. 3):

- dass sie parallel zu diesem Rekursverfahren beim Stadtrat Z.___ das Projekt und den Teilstrassenplan "Neugestaltung G.___Strasse, H.___strasse bis I.___weg" (nachfolgend Strassenprojekt) angefochten hätten;

- dass wegen der Neuordnung bzw. Aufhebung der Parkplätze und der Entfernung des Fussgängerstreifens zwischen dem Café M.___ und der Station N.___ auch der zugehörige Signalisations- und Markierungsplan "Neugestaltung G.___Strasse, H.___strasse bis I.___weg" angefochten und gerügt werde;

- dass der Bereich beim P.___weiher aufgrund der Unfallstatistik der Stadtpolizei Z.___ und des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) nicht als "Unfallschwerpunkt" mit ausgewiesenem Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrs- und Parkiersituation bezeichnet werden könne;

- dass die erwähnte Unfallstatistik bereits der Hauptgrund für die versuchsweise Einführung einer Tempo-30-Zone gewesen sei und sich die nun verfügbaren Verkehrsanordnungen auch unter diesem Aspekt als absolut unnötig erwiesen;

- dass bereits die Einführung einer versuchsweisen Tempo-30-Zone zu einer wesentlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit und zu einem markanten Rückgang der (ohnehin schon wenigen) Unfälle im Planungsperimeter führe;

- dass bei der Verkehrsanordnung betreffend die Tempo-30-Zone vom 13. Mai 2014 und dem angefochtenen Strassenprojekt bzw. den Verkehrsanordnungen eine Verletzung der Koordinationspflicht nach Art. 25a des Bundesgesetzes über die Raumplanung (SR 700; abgekürzt RPG) vorliege;

- dass die erwähnte Unfallstatistik geradezu widerlege, dass es regelmässig zu gefährlichen Überholmanövern (insbesondere solche des wartenden Busses) komme, welche die Einführung eines allgemeinen Überholverbots rechtfertigen würde;

- dass es zusätzlich zur Mittelrinne kein allgemeines Überholverbot brauche, weil jene Verkehrsteilnehmer, welche den wartenden Bus (oder auch andere Verkehrsteilnehmer) gleichwohl überholt hätten, sich spätestens von der Mittelrinne davon abhalten liessen, es zu tun;

- dass das allgemeine Überholverbot bei Fahrtrichtung vom Stadtzentrum in Richtung Kirche O.___ unweigerlich zu Ausweichverkehr über die H.___strasse führe;

- dass die zur G.___-Strasse hin parallele Anordnung der Parkplätze mit dem angeführten Argument der Verkehrssicherheit nicht zu rechtfertigen sei, zumal die Neuausrichtung zu einer merklichen Reduktion der Parkplatzanzahl zu Lasten des dort ansässigen Gewerbes führe;

- dass ein Parkieren anderer Automobilistinnen und -mobilisten bei An- oder Ablieferungen mit dem Lieferwagen nicht mehr möglich sein werde, weil die Zu- und Wegfahrt des Lieferwagens blockiert sei. Dies führe zu einer deutlichen Einschränkung des Gebrauchsrechts der Liegenschaft G.___-Strasse 42;



- dass laut Richtplan der Stadt Z.____ bei der Aufhebung von Oberflächenparkplätzen entlang von übergeordneten Strassen ausserhalb der Innenstadt Ersatz zu schaffen sei;

- dass der Wegfall des erwähnten Fussgängerstreifens zweifellos zu einer wesentlichen Verschlechterung der Verkehrssicherheit führe, weil die Fussgängerinnen und Fussgänger an dieser Stelle ihr Vortrittsrecht verlieren würden. Bei grossem Verkehrsaufkommen würden die Fussgängerinnen und Fussgänger die Strasse aufgrund des Wegfalls des Vortrittsrechts nur noch mit grosser zeitlicher Verzögerung überqueren können (und sich z.B. von einem spontanen Besuch des Café M.____ oder des Blumenladens in der Liegenschaft G.____-Strasse 42 abhalten lassen), was in höchstem Masse unbefriedigend sei.

C. Der Stadtrat Z.____, beantragte in seiner Vernehmlassung vom 11. Dezember 2018, es sei der Rekurs abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei. Zur Begründung führte er – ergänzend zu den Erwägungen im erwähnten Stadtratsbeschluss – im Wesentlichen aus (act. 7):

- dass das Verwaltungsgericht im Entscheid zur versuchsweisen Anordnung der Tempo-30-Zone insbesondere zum Ausdruck gebracht habe, dass die Unfallstatistik verdeutliche, wie gefährlich die im Gutachten geschilderten Verkehrssituationen auf der G.____-Strasse tatsächlich seien;

- dass vor diesem Hintergrund auch für den vorliegend besonders relevanten Perimeter im Bereich beim P.____weiher nicht bestritten werden könne, dass – nach wie vor – ein ausgewiesener Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrs- und Parkiersituation bestehe;

- dass keineswegs von einer merklichen Reduktion der Parkplatzanzahl gesprochen werden könne, da im Interesse der Verkehrssicherheit lediglich zwei öffentlich (weiss) bewirtschaftete Parkplätze aufgehoben würden;

- dass der Wegfall des derzeit bestehenden Fussgängerstreifens nicht zu einer wesentlichen Verschlechterung der Verkehrssicherheit führe, denn vielmehr würde die Beibehaltung des Fussgängerstreifens am aktuellen Standort ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellen;

- dass aus dem Richtplan weder ein Rechtsanspruch noch ein angemessener Realersatz in zumutbarer Gehdistanz zum Projektperimeter abgeleitet werden könne.

D. Nachdem seitens derselben Beteiligten beim Stadtrat Z.____ Einsprache gegen das Strassenprojekt erhoben worden war und auch der Einspracheentscheid des Stadtrates vom 20. Februar 2020 mittels Rekurs beim Baudepartement (nachfolgend BD) angefochten wurde, nahm das SJD das seit 18. Dezember 2018 formlos pendent gehaltene Rekursverfahren zur Koordination mit dem BD, handelnd durch dessen Rechtsabteilung, wieder auf. Am 9. September 2020 stellte es den Verfahrensbeteiligten das mittlerweile ergangene Urteil des Bundesgerichtes vom 20. Mai 2019 betreffend die versuchsweise Anordnung der Tempo-30-Zone auf der G.____-Strasse zu und informierte dahingehend, dass der Stadtrat Z.____ die Tempo-30-Zone mittlerweile definitiv eingeführt hat. Es



wies im Übrigen darauf hin, dass zu den Unterlagen und deren Auswirkungen im Rahmen des Augenscheins Stellung genommen werden könne (act. 23).

E. Am 22. Oktober 2020 führte das SJD zusammen mit dem BD und den Verfahrensbeteiligten einen koordinierten Augenschein durch. Die Beteiligten hielten hinsichtlich der Verkehrsordnung bzw. ergänzend zu den bisherigen Ausführungen im Wesentlichen fest (act. 28):

a) Rechtsanwalt lic.iur. Marcel Aebischer

- dass das Bundesgericht zwar zwischenzeitlich festgehalten habe, dass hier ein Unfallschwerpunkt vorliege. Es sei jedoch nicht bewiesen, dass die wenigen Unfälle tatsächlich vom Rückwärtsfahren aus den Parkplätzen (an der G.____-Strasse 42) verursacht worden seien.

b) Kantonales Tiefbauamt:

- dass die Mittelrinne bei der Zufahrt von der gegenüberliegenden Fahrbahn aus kein Hindernis darstelle.

c) Die Stadtpolizei Z.____:

- dass bei den Parkplätzen an der G.____-Strasse 43 keine Reduktion der Anzahl Parkplätze erfolge und im Gegensatz zu den Parkplätzen an der G.____-Strasse 42 auch keine Publikationspflicht bestehe;

- dass rechtlich nur mit der Verkehrsordnung eine Nutzung des Parkplatzes vor der Liegenschaft G.____-Strasse 42 möglich sei. Bei Festhalten am Fussgängerstreifen sei dies nicht mehr gegeben, weil der vom Überfahren freizuhaltende Annäherungsbereich vor dem Fussgängerstreifen 1 Meter betrage;

- dass bei den dort neu angeordneten Parkplätzen zwar einer minimal aufs Trottoir rage, der normgerecht gegenüber der Strasse offenzuhaltende Freiraum von 1,5 m aber eingehalten werde.

d) Die Kantonspolizei St.Gallen:

- dass Fussgängerstreifen grundsätzlich kein Hilfsmittel zur Verkehrssicherheit darstellen, sondern nur den Vortritt für die Fussgängerinnen und Fussgänger regeln würde.

Erwägungen

1. Die von Amtes wegen vorzunehmende Prüfung der Rekursvoraussetzungen ergibt, dass diese sowohl hinsichtlich der Rekursberechtigung als auch in Bezug auf die Frist- und Formerfordernisse gegeben sind



(Art. 43bis, Art. 45 Abs. 1, Art. 47 und 48 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege [sGS 951.1; abgekürzt VRP]). Die Behandlung der – laut Signalisations- und Markierungsplan "Neugestaltung G.____-Strasse, H.____strasse bis I.____weg" (letztmals vom 18. September 2020, act. 27.1, B 2) – neu parallel zur G.____-Strasse angeordneten Parkplätze vor den Liegenschaften G.____-Strasse 39 und 42 sowie im Bereich zwischen den Liegenschaften G.____-Strasse 43 und 49 liegen als (bauliche) Massnahme des erwähnten Strassenprojekts (Geschäfts-Nr. 20-2064) ebenso in der Zuständigkeit des BD wie die Mittelrinne und die über zwei Rampen leicht angehobene Strassenquerung. Dieses befindet hierüber gleichentags mit koordiniertem Entscheid. Unter diesem Vorbehalt ist somit auf den Rekurs einzutreten.

2. Gegenstand des vorliegenden Rekursverfahrens bildet die Aufhebung von zwei öffentlichen, weiss bewirtschafteten Parkplätzen an der G.____-Strasse 42 und die Anordnung des Signals 2.44 "Überholen verboten" beidseits an der J.____-Strasse und G.____-Strasse, Abschnitt J.____-Strasse 2 bis L.____weg. Der laut erwähntem Signalisations- und Markierungsplan entfernte Fussgängerstreifen zwischen dem Café M.____ und der Station N.____ unterliegt als blosser Markierungsänderung nach Art. 107 der Signalisationsverordnung (SR 741.21; abgekürzt SSV) weder einer Verfügungs- noch einer Publikationspflicht und ist grundsätzlich nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Eine Überweisung dieser Angelegenheit für ein vor dem eigentlichen Rekursverfahren durchzuführendes Einspracheverfahren vor der Vorinstanz (vgl. Art. 106 Abs. 1 Bst. a SSV) erscheint aufgrund der bereits rekurs- statt einspracheweise vorgebrachten Anträge der Beteiligten und des in engem Zusammenhang stehenden Strassenprojekts indessen als obsolet. Aus prozessökonomischen Gründen rechtfertigt sich im Rahmen des vorliegenden Rekursverfahrens daher vielmehr auch auf die Entfernung des Fussgängerstreifens einzugehen.

Nicht Verfahrensgegenstand bildet hingegen die Anbringung der auf dem Signalisations- und Markierungsplan ersichtlichen Signale 4.20 mit Zusatz. Mit diesen Anordnungen setzt die Vorinstanz die mit Entscheid des SJD vom 16. November 2017 rechtskräftig gewordene Verkehrsanordnung vom 6. Oktober 2015 lediglich um (vgl. act. 7, Beilage 3 f.).



3. Die Rekurrentinnen machen eine Verletzung der Koordinationspflicht nach Art. 25a RPG geltend und bringen vor, dass es gerechtfertigt und notwendig gewesen wäre, das Strassenprojekt und die vorliegend angefochtene Verkehrsordnung zusammen mit der Tempo-30-Zone vom 13. Mai 2014 aufzulegen und diese miteinander zu koordinieren.

Den Akten ist zu entnehmen, dass die Vorinstanz die (versuchsweise) Tempo-30-Zone bereits am 13. Mai 2014 und damit weit vor dem Strassenprojekt und der angefochtenen Verkehrsordnung beschlossen hat, welche ihrerseits vom 3. Juli 2018 datieren. Selbst wenn das Stadtparlament den Verpflichtungskredit für das Strassenprojekt kurz zuvor am 6. Januar 2018 erteilte, ist ebensowenig ersichtlich wie dargetan, dass das Strassenprojekt und die angefochtene Verkehrsordnung im Zeitpunkt des Beschlusses über die versuchsweise Tempo-30-Zone überhaupt je vorgesehen waren. Die Tempo-30-Zone wurde dazumal lediglich versuchsweise und ohne bauliche Massnahmen für ein Jahr sowie für einen weitaus grösseren Streckenabschnitt als das spätere Strassenprojekt beschlossen (act. 3, Beilage 4 und act. 20 ff.). Eine über die Koordination des Strassenprojekts und der angefochtenen Verkehrsordnung hinausgehende Koordinationspflicht der zuständigen Behörden besteht nicht. Eine Verletzung der Koordinationspflicht nach Art. 25a RPG liegt damit nicht vor.

4. Unbestritten ist, dass die angefochtene Verkehrsordnung durch Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01; abgekürzt SVG) und Art. 19 Abs. 2 Satz 1 der Einführungsverordnung zum eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz (sGS 711.1) auf einer ausreichenden Rechtsgrundlage beruht, da die Kantone und bei entsprechender Delegation die Gemeinden neben Fahrverboten für bestimmte Strassen andere Beschränkungen oder Anordnungen erlassen können sowie insbesondere in Wohnquartieren das Parkieren besonders geregelt werden kann. Das Signal "Überholen verboten" (2.44) untersagt nach Art. 26 SSV den Führern von Motorfahrzeugen, mehrspurige fahrende Motorfahrzeuge und Strassenbahnen zu überholen.



5. Nach Art. 3 Abs. 4 SVG können Verkehrsanordnungen erlassen werden, 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. Die Bestimmung lässt Anordnungen nicht nur aus rein verkehrspolizeilichen Motiven, sondern auch aus "anderen in den örtlichen Verhältnisse liegenden Gründen" zu. Funktionelle Verkehrsmassnahmen können deshalb insbesondere aus ortsplanerischen oder denkmalpflegerischen Gründen angeordnet werden. In Frage kommen auch andere örtliche Bedürfnisse und Prioritäten, die dem Verkehr vorgehen. Die Kantone und Gemeinden können dabei all jene Massnahmen treffen, die ihnen im Rahmen der strassenverkehrsrechtlichen Bundesvorschriften zur Verfügung stehen und die nach dem Grundsatz von Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit zulässig sind (VerwGE B 2020/11 vom 19. August 2020 E. 2.4.1 mit Hinweisen [die Entscheide des Verwaltungsgerichtes sind abrufbar unter www.publikationen.sg.ch/rechtsprechung-gerichte]).

Verkehrsanordnungen wie die vorliegende sind regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Die Abwägung der sich gegenüberstehenden Interessen muss in Würdigung der konkreten Situation erfolgen, wobei die Gewichtung der einzelnen Kriterien ins pflichtgemässe Ermessen der zuständigen Behörde fällt. Dabei liegt es in der Natur der Sache, dass die Behörde nie den Ansprüchen aller Betroffenen gerecht werden kann. Die Verantwortung für die Zweckmässigkeit und Wirksamkeit der Massnahmen liegt dann auch in erster Linie bei der verfügenden Behörde, die allerdings gehalten ist, ihr Ermessen nach sachlichen Kriterien auszuüben. Ein Eingreifen der Rechtsmittelinstanz ist gerechtfertigt, wenn die verfügende Behörde von unhaltbaren tatsächlichen Annahmen ausgeht, bundesrechtswidrige Zielsetzungen verfolgt, bei der Ausgestaltung der Massnahme ungerechtfertigte Differenzierungen vornimmt oder notwendige Differenzierungen unterlässt oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lässt (vgl. bereits VerwGE B 2008/115 und 121 vom 19. Februar 2009 E. 2).



I. Aufhebung zwei öffentliche, weiss bewirtschaftete Parkplätze G.____-Strasse 42

a) Die Vorinstanz hält dafür, dass diese Verkehrsanordnung im Zuge der parallel zur G.____-Strasse angeordneten Parkplätze das Sicherheitsdefizit der gefährlichen Rückwärtsfahrten auf die G.____-Strasse beseitige. Dies ist nicht zu beanstanden und lediglich ergänzend darauf hinzuweisen, dass das erwähnte Sicherheitsdefizit bei den Rückwärtsfahrten auch in Bezug auf die laut Strassenprojekt bestehende Strassenquerung für die Zufussgehenden besteht. Die mit der Verkehrsanordnung verbundene Erhöhung der Verkehrssicherheit steht somit im öffentlichen Interesse und ist durch Art. 3 Abs. 4 SVG gedeckt.

b) Die von den Rekurrentinnen vorgebrachten Einwendungen, wonach diese Verkehrsanordnung nicht im öffentlichen Interesse liege, erweisen sich als unbehelflich. Mit dem Strassenprojekt entstehen neue tatsächliche Situationen. Im Bereich vor den erwähnten Parkplätzen verläuft eine Strassenquerung für Zufussgehende, weshalb Rückwärtsfahrten aus den Parkfeldern und die entsprechenden Fahrmanöver ohne die Verkehrsanordnung zunächst über das Trottoir und hiernach direkt auf die Strassenquerung erfolgen würden. Diese Gefährdungen des rollenden Verkehrs auf der G.____-Strasse sowie von Zufussgehenden auf dem Trottoir und der Strassenquerung sind aus Sicherheitsüberlegungen zwingend zu vermeiden. Durch eine mit der Verkehrsanordnung ermöglichte, vorwärts zu erfolgende An- und Wegfahrt von Motorfahrzeugen, können die Fahrmanöver vor den Parkplätzen an der G.____-Strasse 42 verkehrssicher erfolgen, weshalb die Verkehrsanordnung im öffentlichen Interesse liegt. Kommt hinzu, dass es sich bei der G.____-Strasse nach übereinstimmenden Auffassungen des Verwaltungsgerichtes und des Bundesgerichtes in ihren Entscheiden vom 6. Oktober 2018 bzw. vom 20. Mai 2019 zur versuchsweisen Einführung der Tempo-30-Zone auf der G.____-Strasse – unbestrittenermassen – um einen für alle Verkehrsteilnehmer gefährlichen Strassenabschnitt handelt. Im Übrigen ist die Feststellung eines Sicherheitsdefizits nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung im erwähnten Urteil ohnehin nicht davon abhängig, ob sich bereits Verkehrsunfälle ereignet haben (act. 7, Beilage 7 und act. 21).



c) Die Verkehrsordnung ist zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowohl geeignet als auch erforderlich. In Verbindung mit den laut Strassenprojekt parallel zur G.____-Strasse angeordneten Parkplätzen verhindert die Aufhebung der beiden öffentlichen, weiss bewirtschafteten Parkplätze das Rückwärtsfahren auf die Strassenquerung. Die auf der G.____-Strasse rollenden Motorfahrzeuge werden durch rückwärts in die Strasse fahrende Motorfahrzeuge nicht mehr gefährdet und die sich auf dem Trottoir oder der Strassenquerung bewegenden Zufussgehenden gleichzeitig besser geschützt. Ein milderes Mittel ist nicht ersichtlich. Von den Rekurrentinnen wird zwar eingebracht, dass es nach der Einführung der Tempobeschränkung auf 30 km/h keine zusätzliche Massnahme brauche. Zum einen macht – wie bereits erwähnt – aber das Strassenprojekt die Massnahme notwendig. Zum anderen ist nach den zutreffenden Ausführungen der Stadtpolizei Z.____ anlässlich des Augenscheins vielmehr Tatsache, dass rechtlich nur mit der Verkehrsordnung eine Nutzung des Parkplatzes vor der Liegenschaft G.____-Strasse 42 noch möglich ist, weil der vom Überfahren freizuhaltende Annäherungsbereich vor dem Fussgängerstreifen von einem Meter ansonsten nicht eingehalten wird (act. 28, Seite 6 f.).

d)aa) Die Rekurrentinnen sehen sich durch die Verkehrsordnung mit einer merklichen Reduktion der Parkplatzanzahl zu Lasten ihres dort ansässigen Gewerbes konfrontiert und sind der Auffassung, dass An- und Ablieferungen mit dem Lieferwagen wegen anderer Automobilistinnen und -mobilisten nicht mehr möglich seien, weil die Zu- und Wegfahrt des Lieferwagens blockiert sei. Dies führe zu einer deutlichen Einschränkung des Gebrauchsrechts der Liegenschaft G.____-Strasse 42.

bb) Der Strassenanstösser kann gegen Verkehrsordnungen, die die bestimmungsgemässe Nutzung seines Grundeigentums weder verunmöglichen noch in unzumutbarer Weise erschweren, aus der Eigentumsgarantie (Art. 26 Abs. 1 BV) nichts zu seinen Gunsten ableiten. Ein Schutz aus der Eigentumsgarantie vor Änderungen des Verkehrsregimes besteht mit anderen Worten nur insofern, als eine Erschwerung der bestimmungsgemässen Nutzung des Grundeigentums für den Betroffenen nicht zumutbar ist bzw. die bestimmungsgemässe Nutzung seines Grundei-



gentums faktisch verunmöglicht wird. Sodann kann durch Verkehrsanordnungen die Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 BV) tangiert sein, wenn dem Anstösser (bzw. dessen Kundschaft) die Zufahrt zu seiner Liegenschaft erheblich erschwert wird. Von einem Eingriff in die Eigentumsgarantie oder die Wirtschaftsfreiheit kann nicht ausgegangen werden, da sich aus der Wirtschaftsfreiheit kein Anspruch auf Beibehaltung einer bestehenden Parkordnung geltend machen lässt (vgl. VerwGE B 2016/86 und 87 sowie B 2016/89-92 E. 5.4.1 ff. und VerwGE B 2017/114 E. 4.2.1 ff. jeweils mit Hinweisen).

cc) Es trifft zu, dass den Rekurrentinnen unmittelbar vor deren Liegenschaften bzw. Geschäften oder zumindest in der Nähe ihrer Liegenschaften zwei Parkplätze wegfallen. In einer zumutbaren Gehdistanz von rund 500 Metern befinden sich jedoch in genügender Anzahl weitere öffentliche Parkplätze. Noch 17 (statt 19) weiss bewirtschaftete Parkplätze stehen allein an der G.____-Strasse und über ein Dutzend EBZ-Parkplätze stehen sodann unter anderem an der H.____-, O.____-, Q.____- und R.____strasse zur Verfügung (act. 7, Beilage 3b). Die An- und Ablieferung von Waren zugunsten der Liegenschaften bzw. Geschäfte an der G.____-Strasse 42 ist sodann weiterhin möglich. Einschränkungen bei der Zu- und Wegfahrt ergeben sich höchstens im Rahmen von kürzeren Wartezeiten wegen Parkmanövern, welche sich auch bislang ergeben haben. Aufgrund der fahrbahnparallelen Anordnung werden die Zu- und Wegfahrten mit der Verkehrsanordnung im Vergleich zur derzeitigen Situation jedoch grundsätzlich vorwärts und damit künftig zügiger erfolgen können. Nach Auffassung des kantonalen Tiefbauamtes anlässlich des Augenscheins ist die Breite in der Fahrbahngasse zwischen den Parkplätzen "in Ordnung" (act. 28, Seiten 5 und 7). Ein gestützt auf den Richtplan der Stadt Z.____ bestehender Anspruch auf Realersatz besteht – wie die Vorinstanz zu Recht festhält – schliesslich nicht. Auf die entsprechenden Ausführungen in deren Vernehmlassung kann verwiesen werden (act. 7, Seite 5 f.).

e) Nach dem Gesagten steht die Verkehrsanordnung betreffend die Aufhebung von zwei öffentlichen, weiss bewirtschafteten Parkplätzen an der G.____-Strasse 42 im öffentlichen Interesse und ist verhältnismässig.



II. Signal Nr. 2.44 «Überholen verboten» beidseitig, J.____-Strasse und G.____-Strasse, Abschnitt J.____-Strasse 2 bis L.____weg

a) Die Vorinstanz erwägt zu dieser Verkehrsordnung, dass mit ihr und der zusätzlichen baulichen Massnahme der Mittelrinne Überholmanöver von an der Haltestelle M.____ wartenden Bussen durch Motorfahrzeuge verhindert werde. Damit werde die Verkehrssicherheit im Bereich des Knotens J.____-Strasse / G.____-Strasse / H.____strasse erhöht und der Verkehr bei den rund 20 Meter entfernt voneinander liegenden Bushaltestellen M.____ beruhigt. Auch diese Zielsetzungen der Vorinstanz sind vorliegend nicht zu beanstanden. Im Zusammenhang mit den Vorbringen der Rekurrentinnen, wonach es mangels eines entsprechenden Vorfalles zu keinen regelmässig gefährlichen Überholmanövern, insbesondere solche des wartenden Busses, gekommen sei und das Überholen bereits durch die Mittelrinne verhindert werde, gilt jedoch präzisierend Folgendes festzuhalten:

Mit dem geplanten Strassenprojekt entstehen neue tatsächliche Situationen, bei denen die bestehenden Unfallstatistiken eine untergeordnete Rolle spielen. Vorliegend ist vielmehr entscheidend, dass die Verkehrsordnung – zusammen mit der Mittelrinne – einerseits den Gefährdungen der sich insbesondere bei wartenden Bussen auf der Strassenquerung bewegenden Zufussgehenden entgegnet. Andererseits gewährleistet sie gleichsam eine möglichst uneingeschränkte Ausfahrt aus den Parkplätzen vor dem Café M.____ auf die G.____-Strasse und verbessert dort gesamthaft den geregelten Ablauf des motorisierten Verkehrs und des Langsamverkehrs.

b) Die mit der Verkehrsordnung Signal Nr. 2.44 «Überholen verboten» beidseitig verbundene Erhöhung der Verkehrssicherheit und verbesserte Regelung des Verkehrs ist somit ebenfalls im öffentlichen Interesse und durch Art. 3 Abs. 4 SVG gedeckt.

c) Die Verkehrsordnung ist zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Regelung des Verkehrs sowohl geeignet als auch erforderlich. Wie bereits erwähnt entgegnet das Signal «Überholen verboten» beidseitig den Gefährdungen der Zufussgehenden auf der Strassenquerung, wenn ein Bus oder ein Motorfahrzeug im Bereich der Bushaltestellen M.____ an-



oder aufhält, und sorgt für eine möglichst uneingeschränkte Ausfahrt aus den Parkplätzen vor dem Café M.____ auf die G.____-Strasse. Ein milderes Mittel ist nicht ersichtlich, da die Markierung einer Sicherheitslinie die Zufahrten zu den Liegenschaften der Rekurrentinnen erheblich beeinträchtigen würde. Die Auffassung der Rekurrentinnen, wonach sich die Automobilistinnen und -mobilisten bereits durch die Mittelrinne von Überholmanövern abhalten lassen, ist weder naheliegend noch ersichtlich, weil die Mittelrinne nach den Ausführungen des kantonalen Tiefbauamtes kein Hindernis darstellt und ohne weiteres überfahren werden kann (act. 28, Seite 6). Ein Ausweichverkehr des Motorfahrzeugverkehrs bei Fahrten vom Stadtzentrum in Richtung Kirche O.____ über die H.____strasse wird sich mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit mangels Zeitgewinn nicht ergeben. Die Haltedauer bei einem wartenden Bus oder Motorfahrzeug beträgt lediglich wenige Sekunden, weshalb die ausgebaute G.____-Strasse der angesichts diverser Parkplätze sehr beengten H.____strasse vorgezogen wird.

d) Nach dem Gesagten steht auch die Verkehrsanordnung betreffend das Signal Nr. 2.44 «Überholen verboten» beidseitig, J.____-Strasse und G.____-Strasse, Abschnitt J.____-Strasse 2 bis L.____weg im öffentlichen Interesse und ist verhältnismässig.

6. Die Vorinstanz sieht die Entfernung des Fussgängerstreifens im Hinblick auf die Ermöglichung der nichtvortrittsberechtigten Querung der Fahrbahn auf der ganzen Länge dieses Bereichs. Dies ist nicht zu beanstanden, wobei ergänzend anzufügen bleibt, dass die ersatzweise zum Fussgängerstreifen ausgestaltete Strassenquerung – entgegen der Auffassung der Rekurrentinnen – für die Zufussgehenden zu keiner Verschlechterung der Verkehrssicherheit führt. Der Strassenquerung kommt zufolge der leicht angehobenen Fläche eine verkehrsberuhigende Wirkung zu und ist aufgrund der veränderten Struktur und farblichen Gestaltung sowohl für die Zufussgehenden als auch für die Fahrzeuglenkenden deutlicher wahrnehmbar. Im Rahmen des Gesamtkonzepts des Strassenprojekts mit den Verkehrsanordnungen erweist sich die Entfernung des Fussgängerstreifens als zielführend, ansonsten die Nutzung des Parkplatzes vor der Liegenschaft G.____-Strasse 42 – wie bereits erwähnt (vgl. E. 5.I.c) – rechtlich nicht mehr möglich wäre.



7. Zusammenfassend erweist sich die angefochtene Verkehrsanordnung als gesetz- und verhältnismässig. Der Rekurs ist demnach abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

8.a) Nach Art. 95 Abs. 1 VRP hat in Verwaltungsstreitigkeiten jener Beteiligte die Verfahrenskosten zu tragen, dessen Begehren ganz oder teilweise abgewiesen werden. In Anwendung von Nr. 20.13.01 des Gebührentarifs für die Kantons- und Gemeindeverwaltung (sGS 821.5) ist den unterliegenden Rekurrentinnen eine Entscheidgebühr von Fr. 1'500.– aufzuerlegen. Diese ist mit dem in gleicher Höhe geleisteten Kostenvorschuss zu verrechnen.

b) Das Begehren der Rekurrentinnen um Ersatz der ausseramtlichen Kosten ist bei diesem Verfahrensausgang abzuweisen (Art. 98bis VRP).

Demgemäss erlässt das Sicherheits- und Justizdepartement als

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, soweit darauf einzutreten ist.
2. Die A.___AG, die B.___AG, die C.___AG, die D.___AG, die E.___AG und die F.___AG bezahlen die Entscheidgebühr von Fr. 1'500.–. Diese wird mit dem in gleicher Höhe geleisteten Kostenvorschuss verrechnet.
3. Das Begehren der A.___AG, der B.___AG, der C.___AG, der D.___AG, der E.___AG und der F.___AG um ausseramtliche Entschädigung wird abgewiesen.



Der Vorsteher:

Fredy Fässler, lic.iur.
Regierungsrat