

**Strassenverkehrsrecht. Art. 29 Abs. 2 BV. Art. 13 Abs. 2 KV. Art. 32 Abs. 3 SVG. Art. 108 SSV. Art. 19 Abs. 1 lit. a VRPV. Verkehrsbeschränkung: Tempo-30-Zone auf der Klausenstrasse im Dorfkern von Bürglen. Allgemeinverfügung. Beschwerdeberechtigung natürlicher Personen. Rechtliches Gehör. Eine Verkehrsbeschränkung im Sinne einer Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von innerorts 50 km/h ist nur gestützt auf ein vorgängig zu erstellendes Gutachten zulässig, welches belegt, dass diese Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind. Fachgutachten unterliegen der freien Beweiswürdigung. Das Gericht weicht in Fachfragen aber nicht ohne triftige Gründe vom Gutachten ab. Ein Gutachten stellt namentlich dann keine rechtsgenügli- che Grundlage dar, wenn gewichtige, zuverlässig begründete Tatsachen oder Indizien seine Überzeugungskraft ernstlich erschüttern. Privatgutachten haben nicht den gleichen Stellenwert wie von Behörden oder Gerichten eingeholte Gutachten. Privatgutachten sind als Bestandteil der Parteivorbringen aber darauf hin zu prüfen, ob sie die Schlussfolgerungen des behördlich bestellten Gutachtens derart zu erschüttern vermögen, dass davon abzuweichen ist. Im konkreten Fall kam das Gericht zum Schluss, dass die eingeholten Fachgutachten schlüssig, widerspruchsfrei und vollständig sind. Sie besagen, dass die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf dem streitbetreffenen Strassenabschnitt notwendig, zweck- und verhältnismässig ist und die für die Festsetzung abweichender Höchstgeschwindigkeiten erforderlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Der Beschwerdeführer konnte keine triftigen Gründe gegen diese Einschätzung aufzeigen. Der Entscheid der Vorinstanz war zudem ausreichend begründet und die Vorinstanz durfte in antizipierter Beweiswürdigung auf die Erhebung von weiteren Beweisen verzichten. Eine Verletzung des rechtlichen Gehörs lag nicht vor. Abweisung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde.**

Obergericht, 7. Juli 2017, OG V 16 43

#### **Aus den Erwägungen:**

1. a) Der Strassenabschnitt, auf welchem die streitbetreffene Verkehrsbeschränkung gelten soll, befindet sich in Bürglen UR innerorts auf der Klausenstrasse. Dabei handelt es sich um eine Kantonsstrasse (Art. 1 Abs. 1 Landratsbeschluss über die Klasseneinteilung der Strassen i.V.m. Landratsbeschluss über die Klasseneinteilung der Strassen Anhang [RB 50.1151]). Die Baudirektion Uri ist die für die Anordnung dieser Verkehrsbeschränkung zuständige kantonale Behörde (Art. 3 Abs. 4 SVG i.V.m. Art. 104 Abs. 1, Art. 1 Abs. 2 Signalisationsverordnung [SSV, SR 741.21] und Art. 16 Abs. 1 lit. a Verordnung über den Strassenverkehr [RB 50.1311] i.V.m. Art. 28 lit. b Reglement über die Organisation der Regierungs- und der Verwaltungstätigkeit [Organisationsreglement, ORR, RB 2.3322]). Gegen die im Amtsblatt veröffentlichte Verkehrsbeschränkung steht die Verwaltungsbeschwerde an die Vorinstanz offen (Art. 107 Abs. 1 lit. a SSV i.V.m. Art. 17 Abs. 2 Verordnung über den Strassenverkehr und Art. 44 Abs. 1 VRPV). Das Verfahren richtet sich grundsätzlich nach der VRPV (Art. 26 Verordnung über den Strassenverkehr). Gegen den Entscheid der Vorinstanz ist die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Obergericht des Kantons Uri (Verwaltungsrechtliche Abteilung) zulässig (Art. 54 Abs. 2 lit. a VRPV). Diese zwingende Zuständigkeitsordnung ist eingehalten. Der Vollständigkeit halber sei angemerkt, dass sich eine Bundeszuständigkeit für die Anordnung der hier strittigen Verkehrsbeschränkung nicht ergibt, da es sich bei der Klausenstrasse klarerweise nicht um eine Nationalstrasse handelt (vergleiche Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

Anhang [SR 725.113.11]; vergleiche zur Zuständigkeit des ASTRA: Art. 104 Abs. 3 SSV). Daran ändert nichts, dass die Klausenstrasse eine Durchgangsstrasse gemäss Durchgangsstrassenverordnung ist (vergleiche Ziff. 17 Durchgangsstrassenverordnung Anhang 2 [SR 741.272]). Soweit der Beschwerdeführer im Rahmen seiner Ausführungen zum rechtlichen Gehör eine fehlende Zuständigkeit der kantonalen Behörden geltend machen wollte, wäre die diesbezügliche Rüge unbegründet (vergleiche Verwaltungsgerichtsbeschwerde vom 03.11.2016, S. 9 Ziff. 2.3).

b) Bei der angeordneten Verkehrsbeschränkung handelt es sich um eine Allgemeinverfügung (vergleiche BGE 125 I 316 E. 2a, 101 IA 74 E. 3a). Ihrer Konkretheit wegen werden die Allgemeinverfügungen in der Regel den gewöhnlichen Verfügungen gleichgestellt, das heisst, jene sind wie diese zulässige Anfechtungsobjekte (BGE 125 I 317 E. 2b). Zur Beschwerde berechtigt ist allerdings nur, wer durch die Verfügung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Art. 64 i.V.m. Art. 46 Abs. 1 lit. a VRPV). Erforderlich ist, dass der Beschwerdeführer mehr als jedermann betroffen ist, er über eine spezifische Beziehungsnähe zur Streitsache verfügt und einen praktischen Nutzen aus der Aufhebung oder Änderung des angefochtenen Entscheids zieht. Die Behauptung allein, jemand sei von den Folgen einer Verkehrsanordnung betroffen, genügt nicht, um die Beschwerdebefugnis zu begründen. Vielmehr muss aufgrund des konkreten Sachverhalts das besondere Berührtsein und das schutzwürdige Interesse glaubhaft erscheinen, ansonsten jedermann, der eine unzutreffende Behauptung aufstellt, die Beschwerdeberechtigung zustünde. Dies liefe im Ergebnis auf eine unzulässige Popularbeschwerde hinaus. (vergleiche zum Ganzen: BGE 2C\_888/2015 vom 23.05.2016 E. 2.1, 1C\_40/2010 vom 09.03.2010 E. 2.2). Bei Verkehrsanordnungen kommt das Beschwerderecht namentlich den Anwohnern einer von einer Verkehrsanordnung betroffenen Strasse zu, ferner Anwohnern anderer Strassen, die wegen Verkehrsverlagerungen Nachteile erleiden könnten. Schliesslich sind zur Beschwerde Personen berechtigt, die die von der Beschränkung berührte Strasse mehr oder weniger regelmässig benützen (BGE 1C\_54/2007 vom 06.11.2007 E. 3.1). Wie bereits ausgeführt, reicht es nicht aus, eine Betroffenheit einfach zu behaupten. Es ist Sache der Beschwerdeführer, das Vorhandensein der Beschwerdebefugnis darzulegen, sofern diese nicht offensichtlich ist (Art. 64 i.V.m. Art. 49 Abs. 1 VRPV; vergleiche BGE 2C\_360/2012 vom 17.08.2012 E. 1.1). Es ist jedenfalls nicht Sache des Gerichts in den Akten auf die Suche nach möglichen Beschwerdeführern zu gehen. Der Beschwerdeführer (X) wohnt in Unterschächen, einer Nachbargemeinde von Bürglen. Die Klausenstrasse verbindet die Wohnsitzgemeinde des Beschwerdeführers mit dem Kantonshauptort Altdorf. Auf dieser Strecke befindet sich auch die strittige Verkehrsbeschränkung. Es erscheint glaubhaft, dass der Beschwerdeführer den streitbetroffenen Strassenabschnitt regelmässig benützt. Die Beschwerdelegitimation des Beschwerdeführers ist damit gegeben. Wie es sich mit der Beschwerdelegitimation von nicht näher spezifizierten „970 Personen aus dem Kanton Uri und weiteren Kantonen“ verhält, kann, nachdem jedenfalls die Beschwerdebefugnis des Beschwerdeführers gegeben ist, offenbleiben (vergleiche BGE 116 Ib 336 E. 1c). Damit kann ebenso offenbleiben, ob die 970 Beschwerdeführer hinsichtlich ihrer Beschwerdebefugnis überhaupt ihrer Substantiierungsobliegenheit nachkommen.

c) Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde erfolgte formgerecht (Art. 49 Abs. 1 VRPV). Die Frist wurde eingehalten (Art. 59 Abs. 1 VRPV). Der Gerichtskostenvorschuss wurde fristgerecht geleistet. Auf die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist nach dem Gesagten einzutreten.

d) Die Kognition des Gerichtes beschränkt sich auf Rechts- und Sachverhaltskontrolle (Art. 57 Abs. 1, 2 und 3 VRPV). Unangemessenheit kann nicht gerügt werden (Art. 57 Abs. 4 VRPV).

2. a) Der Beschwerdeführer rügt zunächst eine Verletzung des rechtlichen Gehörs durch die Vorinstanz. Diese habe sich zu zahlreichen Einwänden nicht geäussert. Die

Vorinstanz habe namentlich keine eigenen Beweiserhebungen durchgeführt, sich nicht zur regionalen und nationalen Bedeutung der Klausenstrasse geäußert und habe es unterlassen auf Art. 2a Abs. 6 SSV Bezug zu nehmen und die weiteren Vorbringen des Beschwerdeführers zu prüfen. Die formelle Rüge der Verletzung des rechtlichen Gehörs ist vorab zu behandeln.

b) Aus dem Anspruch auf rechtliches Gehör (Art. 29 Abs. 2 BV; Art. 13 Abs. 2 KV [RB 1.1101]) folgt, dass Entscheide zu begründen sind (BGE 134 I 88 E. 4.1, 133 III 445 E. 3.3). In Konkretisierung dieses Anspruchs sieht denn auch Art. 19 Abs. 1 lit. a VRPV vor, dass Verfügungen die Tatsachen, die Rechtssätze und die Gründe, auf die sie sich stützen, enthalten müssen. Dabei ist es nicht erforderlich, dass sich die Behörde mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzt und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegt. Vielmehr kann sie sich auf die für den Entscheid wesentlichen Punkte beschränken. In diesem Sinne müssen wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sich die Behörde hat leiten lassen und auf die sich ihr Entscheid stützt (BGE 134 I 88 E. 4.1, 133 III 445 E. 3.3). Richtschnur für die Wahrung des Anspruchs auf rechtliches Gehör muss sein, dass die betroffene Partei erkennen kann, von welchen Überlegungen sich die Behörde hat leiten lassen, damit sie sich über die Tragweite des Entscheids Rechenschaft geben und ihn in voller Kenntnis der Sache an die höhere Instanz weiterziehen kann (BGE 134 I 88 E. 4.1, 133 III 445 E. 3.3).

c) Ausgehend von Art. 108 SSV legt die Vorinstanz dar, unter welchen rechtlichen Voraussetzungen eine Verkehrsbeschränkung im Sinne einer Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erfolgen kann. Erforderlich sei ein vorgängig zu erstellendes Gutachten, welches aufzuzeigen habe, dass die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig sei und keine anderen Massnahmen vorzuziehen seien (angefochtener Entscheid, E. 4.3 f.). Die Vorinstanz zitiert in der Folge ausführlich aus dem bei der TEAMverkehr.zug AG eingeholten Fachgutachten und erwägt, dieses sei stimmig und widerspruchsfrei und äussere sich zu allen relevanten Fragestellungen (angefochtener Entscheid, E. 6 und 8). Ebenso würdigt die Vorinstanz die Wirkungsanalyse der verkehrsteiner AG vom 14. Januar 2016, welche im Zusammenhang mit einer versuchsweisen Geschwindigkeitsherabsetzung auf 40 km/h erstellt wurde. Die Vorinstanz äussert sich in der Folge zu den Einwänden der Beschwerdeführer (Anzahl Unfälle [E. 9], Geeignetheit der vorgesehenen Temporeduktion auf 30 km/h [E. 10 und 11], Gestalterische Umsetzung der vorgesehenen Tempo-30-Zone [E. 12], Vollständigkeit des Gutachtens [E. 13], Störung des Verkehrsflusses [E. 14], Entfernung des Fussgängerstreifens [E. 15], Unabhängigkeit der Gutachter [E. 16], Einbezug einer Durchgangsstrasse in eine Tempo-30-Zone [E. 18]) und kommt zum Schluss, dass diese unbegründet sind.

d) Entgegen den Ausführungen des Beschwerdeführers begründet die Vorinstanz ihren Entscheid ausführlich und sorgfältig. Von welchen Überlegungen sich die Vorinstanz hat leiten lassen, ist erkennbar. Eine sachgerechte Anfechtung des Entscheides war möglich. Dass die Vorinstanz sich nicht mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzt und nicht jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegt, bedeutet nicht, dass eine Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör vorläge (vergleiche E. 2b hievor). Dass sich die Vorinstanz zu Art. 2a Abs. 6 SSV nicht geäußert haben sollte, ist ferner sogar aktenwidrig: In E. 18 ihres Entscheides äussert sich die Vorinstanz unter Nennung der entsprechenden Verordnungsbestimmung ausführlich zur Problematik. Dass der Beschwerdeführer die diesbezügliche und die weitere Beurteilung der Vorinstanz nicht teilt, ist keine Frage des rechtlichen Gehörs. Ob die von der Vorinstanz gegebene Begründung inhaltlich zutrifft, wäre vielmehr Gegenstand einer konkreten Rüge in der Sache.

e) Zum Anspruch auf rechtliches Gehör gehört unter anderem auch das Recht des Betroffenen auf Abnahme der rechtzeitig und formrichtig angebotenen rechtserheblichen Beweismittel (BGE 134 I 148 E. 5.3, 127 I 56 E. 2b). Der im vorliegenden Verfahren geltende Untersuchungsgrundsatz gebietet ferner, dass die Behörde von Amtes wegen den

Sachverhalt ermitteln und Beweise erheben muss (Art. 14 Abs. 1 VRPV). Das bedeutet indes nicht, dass die Behörde verpflichtet wäre, sämtlichen Beweisergänzungsbegehren stattzugeben und zu sämtlichen Sachverhaltsfragen eigene Beweiserhebungen durchzuführen. Die Behörde kann auf die Abnahme von Beweisen verzichten, wenn sie aufgrund bereits abgenommener Beweise ihre Überzeugung gebildet hat und ohne Willkür annehmen kann, ihre Überzeugung werde durch weitere Beweiserhebungen nicht geändert (antizipierte Beweiswürdigung, statt vieler: BGE 134 a.a.O. E. 5.3). Im konkreten Fall führt die Vorinstanz aus, entscheidend sei, dass die Behörden die erforderlichen Informationen besässen, um zu beurteilen, ob die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsherabsetzung gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV gegeben seien. Die Vorinstanz würdigt in der Folge die vorhandenen Beweise (insbesondere das Fachgutachten der TEAMverkehr.zug AG vom 16.04.2014, die Wirkungsanalyse der verkehrsteiner AG vom 14.01.2016 und die Vorgeschichte des Projekts) und gelangt zum Schluss, dass sich die Sach- und Gefahrenlage umfassend aus den Akten ergebe. Aus diesen Gründen und auch, weil der Vorinstanz der fragliche Strassenabschnitt bestens bekannt sei, erübrige sich die Durchführung eines Augenscheins (angefochtener Entscheid, E. 19). Was der Beschwerdeführer gegen diese Einschätzung vorbringt, ist nicht geeignet, eine Verletzung des rechtlichen Gehörs oder des Untersuchungsgrundsatzes zu belegen. Inwiefern welche Beweiserhebungen trotz umfangreicher Untersuchungen (Fachgutachten, versuchsweise Geschwindigkeitsherabsetzung auf 40 km/h inklusive Wirkungsanalyse mit Radarmessungen und Videoauswertung, diverse Fotos) zwingend hätten durchgeführt werden müssen, legt der Beschwerdeführer nicht substantiiert dar. Dass es nach Auffassung des Beschwerdeführers der Behörde „stets erlaubt“ sei, eigene Sachverhaltsabklärungen durchzuführen und es – ohne nähere Begründung – zwingend „angebracht“ gewesen wäre, weitere Beweismassnahmen zu ergreifen, reicht jedenfalls nicht aus. Für das Gericht ist nicht ersichtlich, zu welchen konkreten (weiteren) Untersuchungshandlungen die Vorinstanz hätte verpflichtet sein sollen.

f) Nachdem die Vorinstanz ihren Entscheid hinreichend begründete und nicht ersichtlich ist, welche weiteren Sachverhaltsabklärungen sie hätte vornehmen müssen, liegt als Zwischenfazit keine Verletzung des rechtlichen Gehörs vor. Die diesbezüglichen Rügen des Beschwerdeführers sind unbegründet.

3. In der Sache ist die Anordnung einer Tempo-30-Zone auf dem betroffenen Strassenabschnitt im Dorfkern von Bürglen strittig (vergleiche Bst. A hievor).

4. a) Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen innerorts 50 km/h (Art. 4a Abs. 1 lit. a Verkehrsregelnverordnung [VRV, SR 741.11]). Eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit ist nur unter einer der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV zulässig. Die Gründe, welche eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erforderlich machen können, werden in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend aufgezählt: Eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben (lit. a); bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes (lit. b); es kann auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert (lit. c) oder es kann eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden (lit. d). In Art. 108 Abs. 5 SSV werden für jede Strassenkategorie die zulässigen abweichenden Höchstgeschwindigkeiten genannt. Innerorts sind unter anderem Tempo-30-Zonen zulässig (Art. 108 Abs. 5 lit. e SSV). Einzelheiten zu den Anforderungen an Tempo-30-Zonen hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) geregelt (zum Ganzen: BGE 1C\_206/2008 vom 09.10.2008 E. 2.1). Tempo-30-Zonen sind grundsätzlich auch auf als Durchgangsstrassen bezeichneten Hauptstrassen zulässig (BGE 136 II 545 E. 2.2; zur Klausenstrasse als Durchgangsstrasse vergleiche E. 1a hievor).

b) Zulässig ist die Anordnung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten nur gestützt auf ein vorgängig zu erstellendes Gutachten, welches belegt, dass diese Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 SSV). Art. 3 Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen umschreibt den Inhalt des zu erstellenden Gutachtens näher. Danach handelt es sich um einen Kurzbericht, der namentlich folgende Punkte umfasst: Die Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen (lit. a); einen Übersichtsplan mit der auf Grund des Raumplanungsrechts festgelegten Hierarchie der Strassen einer Ortschaft oder von Teilen einer Ortschaft (lit. b); eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung (lit. c); Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50-Prozent-Geschwindigkeit V50 und 85-Prozent-Geschwindigkeit V85) (lit. d); Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche (lit. e); Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen (lit. f); eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen (lit. g). Zur Ergänzung und Konkretisierung der im Gutachten enthaltenen Informationen kann auch auf andere Erhebungen zurückgegriffen werden. Entscheidend ist, dass die zuständige Behörde die erforderlichen Informationen besitzt um zu beurteilen, ob eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt ist und ob die Massnahme zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Insofern spielt auch die Vorgeschichte des Projektes eine Rolle (BGE 1C\_370/2011 vom 09.12.2011 E. 2.5, 1C\_206/2008 vom 09.10.2008 E. 2.2).

c) Das Gericht und ebenso die Vorinstanz entscheiden in freier Würdigung der Beweise (Art. 18 VRPV). Sie sind somit nicht an Beurteilungen in Fachgutachten gebunden. Vielmehr haben sie zu prüfen, ob sich aufgrund der übrigen Beweismittel und der Vorbringen der Parteien ernsthafte Einwände gegen die Schlüssigkeit der gutachterlichen Darlegungen aufdrängen. In Fachfragen werden das Gericht und die Vorinstanz aber nicht ohne triftige Gründe vom Gutachten abweichen. Ein Gutachten stellt namentlich dann keine rechtsgenügeliche Grundlage dar, wenn gewichtige, zuverlässig begründete Tatsachen oder Indizien seine Überzeugungskraft ernstlich erschüttern (BGE 136 II 548 E. 3.2, 130 I 346 E. 5.4.2; 6B\_1029/2016 vom 27.04.2017 E. 2.1). Privatgutachten haben nicht den gleichen Stellenwert wie von Behörden oder Gerichten eingeholte Gutachten. Privatgutachten bilden bloss Bestandteil der Parteivorbringen, ihnen kommt nicht die Qualität von Beweismitteln zu. Wie bei jeder substantiiert vorgebrachten Einwendung ist das Gericht aber verpflichtet zu prüfen, ob das Privatgutachten die Schlussfolgerungen des behördlich bestellten Gutachters derart zu erschüttern vermag, dass davon abzuweichen ist (BGE 141 IV 373 f. E. 6.2; 6B\_148/2017 vom 14.06.2017 E. 2.3.3).

5. a) Im konkreten Fall erwägt die Vorinstanz, das eingeholte Gutachten der TEAMverkehr.zug AG vom 16. April 2014 sowie die zusätzlich erstellte Wirkungsanalyse der verkehrsteiner AG vom 14. Januar 2016 stellten Expertisen von auf Verkehrsplanung, die Verkehrsprojektierung und die Verkehrstechnik spezialisierten Fachunternehmen dar. Das Gutachten und die Wirkungsanalyse seien in sich stimmig und widerspruchsfrei. Das Gutachten der TEAMverkehr.zug AG würde sich zu allen gemäss Art. 3 Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen aufgelisteten Fragestellungen äussern und sei insofern als vollständig zu qualifizieren. Die Vorinstanz behandelt die von den Beschwerdeführern erhobenen Einwände (vergleiche E. 2c hievor) und resümiert, dass sich aus den Vorbringen der Beschwerdeführer keine ernsthaften Einwände gegen die Schlüssigkeit der gutachterlichen Darlegungen ergäben. Diese kämen zum Schluss, dass die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h notwendig, zweck- und verhältnismässig sei und die für die Festsetzung abweichender Höchstgeschwindigkeiten erforderlichen Voraussetzungen erfüllt seien. Es liege daher keine Bundesrechtsverletzung vor, wenn die Baudirektion gemäss den Feststellungen des

Gutachtens die Voraussetzungen für die Anordnung einer Tempo-30-Zone auf dem fraglichen Strassenabschnitt als erfüllt beurteilt habe.

b) Der Beschwerdeführer bringt vor, die angeordnete Verkehrsbeschränkung sei weder notwendig noch zweck- und verhältnismässig. Ein Zugewinn an Sicherheit könne eindeutig «auch – oder sogar besser –» realisiert werden, wenn Änderungen an der vorhandenen Infrastruktur unter Beibehaltung des Tempo 50-Regimes vorgenommen würden. Der Beschwerdeführer reichte im vorliegenden Verfahren eine Dokumentation ein, in welcher 19 Massnahmen baulicher und verkehrstechnischer Art im Dorfkernbereich Bürglens umschrieben werden. Mit dieser Dokumentation möchte der Beschwerdeführer aufzeigen, dass es auch alternative Lösungen für Verbesserungsmaßnahmen gebe, ohne eine Tempo-30-Zone einrichten zu müssen. Ferner reicht der Beschwerdeführer eine «Analyse der Abteilung Verkehrssicherheit des Touring Clubs Schweiz (TCS)» ein (vergleiche Bst. H hievor). Darin nimmt der TCS Stellung zum Gutachten der TEAMverkehr.zug AG und zu den vorgeschlagenen Alternativmassnahmen des Beschwerdeführers.

6. a) Zwischen den Beteiligten ist unbestritten, dass es auf dem fraglichen Strassenabschnitt Sicherheitsdefizite und besonders schutzbedürftige Strassenbenützer gibt (Schulkinder, Bewohner des nahegelegenen Altersheims, vergleiche Verwaltungsgerichtsbeschwerde vom 03.11.2016, S. 11 Ziff. 2.5; Dokumentation des Beschwerdeführers vom 11.02.2017 [nachfolgend: Dokumentation], S. 10/15 Massnahmen Nr. 05/10; zu den Sicherheitsdefiziten vergleiche E. 6b hernach). Der Beschwerdeführer schlägt selber diverse verkehrstechnische Massnahmen mit dem Ziel der Behebung der Defizite vor. Die Notwendigkeit einer Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist dabei zwischen den Beteiligten im Grunde nicht mehr bestritten. So anerkennt mittlerweile auch der Beschwerdeführer, dass eine Temporeduktion notwendig ist. Anstelle der vorgesehenen Temporeduktion auf 30 km/h soll allerdings nur eine Herabsetzung auf 40 km/h erfolgen (Dokumentation, S. 24 Massnahme Nr. 19). In Kombination mit 18 weiteren Massnahmen soll dies die vorgesehene Tempo-30-Zone ersetzen.

b) Wie sich aus den Fachgutachten der TEAMverkehr.zug AG vom 16. April 2014 (nachfolgend: Fachgutachten) und der Wirkungsanalyse der verkehrsteiner AG vom 14. Januar 2016 (nachfolgend: Wirkungsanalyse) sowie der Dokumentation ergibt, bestehen auf dem Abschnitt der Klausenstrasse im Ortskern von Bürglen, auf welchem die Tempo-30-Zone vorgesehen ist (Teilstrecke Stotzigweg - Schulgasse), an mehreren Stellen Sicherheitsdefizite. Die Linienführung der Klausenstrasse ist auf der fraglichen Strecke kurvenreich, woraus sich kurze Sichtweiten auf die Fahrbahn ergeben. Besonders akut ist die Problematik im Bereich des Fussgängerstreifens unterhalb der «Adler-Kurve». Die Unübersichtlichkeit dieser Fussgängerquerungsstelle stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar, weil Fussgänger erst spät erkennbar sind (vergleiche Fachgutachten, S. 14; Wirkungsanalyse, S. 13 f., Dokumentation, S. 10 f.). An dieser Stelle ergibt sich auch eine Häufung der Unfälle, wobei einer dieser Unfälle Todesfolgen nach sich zog (Fachgutachten, S. 27 f.). Unübersichtlich sind gemäss Fachgutachten auch die «Meierturm-Kurve», welche aus Fahrtrichtung Altdorf herkommend auf das Plateau im Bereich des Hotels Tell führt (S. 12 f.), die dortigen senkrecht zur Fahrbahn angeordneten Parkplätze (S. 16), der Knotenpunkt Kirchplatz/Klausenstrasse (S. 15), die Parkierung bei der Urner Kantonalbank (S. 17) sowie die Ein-/Ausfahrt im Bereich Raiffeisenbank (S. 20 f.). Dem Gericht ist ferner bekannt, dass sich erst kürzlich auf der Meierturm-Kurve ein weiterer Unfall ereignet hat: Eine Motorradfahrerin kollidierte mit einem Postauto (Medienmitteilung Kantonspolizei Uri Nr. 102/2017 vom 01.07.2017, abrufbar: [http://www.ur.ch/dl.php/de/5957c297998ff/MM\\_102-2017\\_Verkehrsunfall-Postauto\\_Motorrad\\_eine\\_Person\\_verletzt.pdf](http://www.ur.ch/dl.php/de/5957c297998ff/MM_102-2017_Verkehrsunfall-Postauto_Motorrad_eine_Person_verletzt.pdf); zur Notorietät von öffentlich zugänglichen Publikationen: BGE 135 III 89 f. E. 4.1). Unter Sicherheitsaspekten ungenügend ist auch die Trottoirsituation. Auf keiner Seite der Ortsdurchfahrt ist ein durchgängiges Trottoir vorhanden. Einzelne Trottoirabschnitte fehlen ganz, so etwa im

Bereich der Parkplätze beim Hotel Tell, oder sie weisen eine ungenügende Breite auf, wie etwa in der Meierturm-Kurve bergseits. Exemplarisch für die engen Trottoirverhältnisse ist auch die Situation beim Sportgeschäft Imholz: Wie aus der Wirkungsanalyse ersichtlich ist, müssen sich die Fussgänger auf einem schmalen Streifen zwischen dem Verkehr der Klausenstrasse und den parkierten Fahrzeugen beim Sportgeschäft bewegen (S. 14 Abbildung 3). Sicherheitsdefizite ergeben sich auch im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr. Die Linienbusse müssen aufgrund der schmalen Fahrbahn im Bereich der Adler- und der Meierturm-Kurve die Gegenfahrbahn oder das Trottoir überschleppen. Es ergeben sich häufig Konfliktsituationen mit dem Gegenverkehr (Wirkungsanalyse, S. 14, 16). Der Postplatz oberhalb der Adler-Kurve dient ferner als Bushaltestelle in beide Fahrtrichtungen. Dies führt in diesem Bereich zu entsprechenden Fahrmanövern der Busse. So muss beispielsweise der von Altdorf herkommende Bus für einen Halt beim Postplatz die Gegenfahrbahn queren. Wie die Wirkungsanalyse zeigt, kommt es bisweilen auch vor, dass der Altdorfer Bus auf seiner Fahrbahn anhält, weil die Bushaltestelle (der Postplatz) besetzt ist (S. 14 Abbildung 3). Der Postplatz wird auch von anderen Verkehrsteilnehmern genutzt (zum Beispiel von Automobilisten als Wendeplatz), sodass insgesamt in diesem Bereich von einer regen gemischten Verkehrsnutzung auszugehen ist, welche zu Konflikten auf dem Platz und beim Einmünden auf die Klausenstrasse führen kann (vergleiche Fachgutachten, S. 19). Zu bedenken sind ferner die häufigen freien Fussgängerquerungen zwischen dem Parkplatz bei der Raiffeisenbank und der vis-à-vis gelegenen Bäckerei (Wirkungsanalyse, S. 18 und 28 Abbildung 3). Hier stimmt die Lage des Fussgängerstreifens beim Postplatz oft nicht mit der Wunschlinie der Fussgänger überein. Eine grosse Anzahl Bäckereikunden, welche auf den Parkplätzen der Raiffeisenbank parkiert, wählt offenbar den direkten Weg über die Strasse (vergleiche Dokumentation, S. 15). Insgesamt ergeben sich auf dem fraglichen Strassenabschnitt, welcher durch den Ortskern von Bürglen führt und auf welchem sich diverse Verkehrsteilnehmer (Fussgänger [Schulkinder, ältere Leute, Kunden der Geschäfte im Ortskern, Kirchenbesucher], Automobilisten, Busse) auf engem Raum begegnen, erhebliche Sicherheitsdefizite, die nach geeigneten (Gegen-)Massnahmen rufen.

7. a) Das eingeholte Fachgutachten äussert sich zu den bestehenden Sicherheitsdefiziten und auch zu den weiteren relevanten Fragestellungen (vergleiche E. 4b hievor). Es kommt im Wesentlichen zum Schluss, dass bauliche Massnahmen zur Verminderung oder Behebung der Sicherheitsdefizite aufgrund der örtlichen Verhältnisse entweder unverhältnismässig oder aber alleine nicht ausreichend wären. So bringe beispielsweise erst eine Verlegung der Fussgängerquerungsstelle beim Gasthof „Adler“ in Kombination mit einer Temporeduktion auf 30 km/h eine wesentliche Verbesserung der Sicherheit (S. 14). Um insgesamt und an den einzelnen Gefahrenstellen die Verkehrssicherheit zu verbessern, sei eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h notwendig (S. 35; zur Notwendigkeit von Tempo 30 in Bezug auf die einzelnen Gefahrenstellen vergleiche: S. 13, 15, 16, 17, 19, 20, 21). Die Einrichtung einer Tempo-30-Zone sei auch zweckmässig. Sie stärke das Bewusstsein der Fahrzeuglenker für die Gefahren im Dorfkern und erhöhe dadurch ihre Aufmerksamkeit (S. 35). Der Dorfkern Bürglen besitze ferner eine lokale Zentrumsfunktion. Er umfasse Versorgungsgebiete mit Einkauf und Gewerbe, Verwaltung, Restaurants und kulturell bedeutenden Bauten. Besondere örtliche Verhältnisse für den Einbezug einer Hauptstrasse in eine Tempo-30-Zone seien gegeben (S. 33). Die Wirkungsanalyse kommt zum Schluss, dass die Temporeduktion auf 40 km/h zwar in die richtige Richtung gehe, aber noch keine ausreichende Verbesserung bringe (S. 8). Eine weitergehende Reduktion der Geschwindigkeiten im engeren Ortskern sei aufgrund der schlechten Sichtweiten, der Konflikte von Bussen in der zu engen Kurve, der anspruchsvollen Zu- und Wegfahrt vom Postplatz und diversen weiteren (Kunden-)Parkplätzen und der vielen freien Fussgängerquerungen (zwischen Bäckerei und Raiffeisenbank) nach wie vor sehr angezeigt (S. 29).

b) Das Gericht erachtet die Einschätzung im Fachgutachten und der Wirkungsanalyse insgesamt als schlüssig, widerspruchsfrei und vollständig. Es kann insofern

auf die zutreffenden Erwägungen der Vorinstanz verwiesen werden (angefochtener Entscheid, E. 8.1). Die örtlichen Verhältnisse im Dorfkern von Bürglen sind in der Tat dergestalt, dass bauliche Massnahmen entweder aufgrund von Verhältnismässigkeitsüberlegungen nicht umsetzbar sind oder aber alleine nicht ausreichen, um den Sicherheitsdefiziten zu begegnen. Bei der Adler-Kurve beispielsweise würde der Abbruch des historischen Gebäudes, in welchem sich der Gasthof „Adler“ befindet, die Sichtweiten beim besonders problematischen Fussgängerstreifen unterhalb der Kurve wesentlich verbessern. Diese Massnahme wäre aber offensichtlich unverhältnismässig. Genauso kommt eine Verlegung oder Verbreiterung der Kurve aufgrund der Siedlungsstruktur (historische Gebäude im Ortskern) oder aber aufgrund anderer schutzwürdiger Interessen (Parkierungsmöglichkeit bei der Urner Kantonalbank) nicht in Betracht (vergleiche dazu Fachgutachten, S. 14, 18). Bei der Meierturm-Kurve sind baulichen Massnahmen zur Verbesserung der Sichtweiten ebenfalls Grenzen gesetzt. Die bergseitige Mauer und der historische Meierturm lassen sich nicht entfernen. Wenn die Vorinstanz unter diesen Voraussetzungen die Verbreiterung der Fahrbahn unter Hinweis auf den Ortsbild- und Denkmalschutz insgesamt als unverhältnismässig einstuft und insoweit der Einschätzung der Gutachter folgt (angefochtener Entscheid, E. 13.4), ist dies nicht zu beanstanden.

c) Was die Verlegung des Fussgängerstreifens unterhalb der Adler-Kurve betrifft, erwägt die Vorinstanz, die blosse Verlegung der Fussgängerstreifen sei nicht als gleichwertige Alternative zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zu werten (angefochtener Entscheid, E. 13.3). Diese Einschätzung ist nicht zu beanstanden. Der Verlegung der Fussgängerquerungsstelle unterhalb der Adler-Kurve sind schon aufgrund der örtlichen Verhältnisse und des tatsächlichen Fussgängerstroms Grenzen gesetzt. Eine Verschiebung der Querungsstelle Richtung Altdorf kann aufgrund der bestehenden Parkplätze und der geplanten Tiefgaragenein-/ausfahrt nicht beliebig, sondern höchstens um einige Meter erfolgen (siehe Fachgutachten, S. 16). Ausserdem mündet der Verbindungsweg vom Postplatz an der gegebenen Stelle in die Klausenstrasse. Aus naheliegenden Gründen entspricht es denn auch der Wunschlinie der Fussgänger, die Strasse ungefähr im Bereich des heutigen Fussgängerstreifens zu queren, wenn sie vom Postplatz zum Kirchplatz gelangen wollen (siehe dazu Wirkungsanalyse, S. 18). Eine mögliche Verlegung der Querungsstelle um maximal einige Meter Richtung Altdorf ändert mit anderen Worten nichts daran, dass ungefähr im Bereich des heutigen Fussgängerstreifens auch in Zukunft mit Fussgängerquerungen zu rechnen ist. Eine Verlegung der Querungsstelle einige Meter in Richtung Altdorf würde die Sichtweiten somit zwar etwas verbessern. So wäre damit zu rechnen, dass die heutige Sichtweite von 17 m im Warteraum auf der Seite des Gasthofs Adler nach links (vergleiche Wirkungsanalyse, S. 26) um einige Meter zunehmen würde. Die Sichtweite wäre jedoch bei einem Geschwindigkeitsregime von 50 km/h, aber auch bei einem solchen von 40 km/h, weiterhin klar ungenügend, bei 30 km/h hingegen akzeptabel. Der Schluss im Fachgutachten (S. 15), eine wesentliche Verbesserung der Sicherheit könne nur mit einer Kombination von Verlegung der Querungsstelle und Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erreicht werden, und der vorinstanzliche Schluss, die blosse Verlegung der Querungsstelle sei alleine nicht eine gleichwertige Alternative, erweisen sich damit als nachvollziehbar. Im Gutachten ist diesbezüglich – entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers – auch kein Widerspruch vorhanden. Vorgesehen ist, den heutigen Fussgängerstreifen zu demarkieren. Die Gutachter schlagen zudem vor, auf Seiten des Gasthofs Adler eine Absperrung anzubringen, sodass die Fussgänger die Fahrbahn einige Meter weiter in Richtung Altdorf queren (Fachgutachten, S. 37). Mit der vorgesehenen Demarkierung des heutigen Fussgängerstreifens ist somit keineswegs beabsichtigt, die Fussgängerquerungsstelle komplett aufzuheben. Die Behauptung des Beschwerdeführers, die Gutachter würden mit der Demarkierung des heutigen Fussgängerstreifens gleichzeitig die Aufhebung der Fussgängerquerungsstelle empfehlen und verhielten sich insoweit widersprüchlich, entbehrt der Grundlage.

d) Was die beschwerdeweise behauptete Störung des Verkehrsflusses betrifft, erwägt die Vorinstanz mit Bezug auf das Fachgutachten, dass keine negativen Auswirkungen zu erwarten seien. Erfahrungsgemäss würden Tempo-30-Zonen zu einem ruhigeren Fahrverhalten und grundsätzlich auch zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses führen. In der Tempo-30-Zone sei weder mit abrupten Bremsungen noch mit raschem Beschleunigen durch die Verkehrsteilnehmer zu rechnen. Weshalb die Anordnung der Tempo-30-Zone zu schwerwiegenden Störungen des Verkehrsflusses führen sollte, sei nicht ersichtlich (angefochtener Entscheid, E. 14). Triftige Gründe gegen die gutachterliche Einschätzung, wonach keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind, oder substantiierte Einwände gegen die vorinstanzliche Beurteilung liegen nicht vor. Lediglich zu behaupten, es sei „realitätsfremd“ anzunehmen, die Einrichtung einer Tempo-30-Zone würde zu keinen schwerwiegenden Störungen des Verkehrsflusses führen, reicht nicht aus. Dem Gericht erschliesst sich auch nicht, was der Beschwerdeführer aus dem durchschnittlichen täglichen Verkehr im Zentrum des Kantonshauptorts Aldorf für den Verkehrsfluss in der Gemeinde Bürglen zu seinen Gunsten ableiten will. Wie der Beschwerdeführer im Übrigen selber mehrmals betont, sind die gefahrenen Geschwindigkeiten auf dem betroffenen Strassenabschnitt schon heute relativ tief (näheres dazu E. 7f cc hernach). Die Wirkungsanalyse kommt zum Schluss, dass bei Einrichtung der Tempo-30-Zone von Verlustzeiten im Bereich von 2 - 5 Sekunden ausgegangen werden könne (S. 19). Gewichtige oder gar überwiegende Nachteile für die Fahrzeuglenker oder den Verkehrsfluss sind unter diesen Umständen nicht zu erwarten.

e) Auch die 19 verkehrstechnischen Massnahmen, welche der Beschwerdeführer vorschlägt (E. 5b und 6a hievor), vermögen die gutachterlichen Einschätzungen nicht ernstlich zu erschüttern: Wie der Beschwerdeführer selber ausführt, sind die meisten vorgeschlagenen Massnahmen unabhängig vom Temporegime. Das heisst, dass die einzelnen Massnahmen zwar durchaus sinnvoll sein können, dies aber nicht zwingend zum Schluss führen müsste, dass die Tempo-30-Zone dadurch überflüssig würde. So ist etwa die vorgeschlagene rückwärtige Anlieferung der Bäckerei Schillig (Massnahme Nr. 12) womöglich eine sinnvolle Lösung, welche die Sicherheit auf der Klausenstrasse im Bereich der Bäckerei zusätzlich erhöhen könnte. Die Problematik mit den freien Fussgängerquerungen zwischen der Raiffeisenbank und der Bäckerei ist damit aber nicht gelöst. Genausowenig wird die Adler-Kurve dadurch übersichtlicher oder werden die Gefahren im Zusammenhang mit der Verkehrssituation beim Postplatz behoben. Die rückwärtige Anlieferung der Bäckerei ist somit eine Massnahme, welche ergänzend zur Einrichtung einer Tempo-30-Zone hinzutreten könnte, diese aber nicht obsolet werden liesse. Genauso verhält es sich mit der Massnahme Nr. 6: Eine Verbesserung der Ein-/Ausfahrt Kirchplatz/Klausenstrasse wäre durchaus angezeigt, um die Sicherheit zu erhöhen. Es ergibt sich hier insofern auch kein Widerspruch zum Fachgutachten (vergleiche S. 15). Auch mit baulichen und gestalterischen Verbesserungen wird dieser Knoten aber eine Gefahrenstelle bleiben. Eine ergänzende Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erscheint – selbst unter Annahme von allfälligen Verbesserungen – jedenfalls nicht unnötig. Eine Reihe von Massnahmen liegt ferner ausserhalb des Bereiches, in welchem die Tempo-30-Zone errichtet werden soll. So die Massnahmen Nr. 1, 14, 15, 16, 17 und 18. Diese Massnahmen sind deshalb nicht geeignet, die Beurteilung der Gutachter, wonach im engeren Dorfkern eine Tempo-30-Zone eine Verbesserung der Sicherheit bringen soll, ernstlich zu erschüttern. Die möglicherweise sinnvolle Verbesserung der Ein-/Ausfahrt beim Schulhaus (Massnahme Nr. 16) ausserhalb des Dorfkerns und weit ausserhalb der vorgesehenen Tempo-30-Zone vermag beispielsweise nicht zu belegen, dass eine Temporeduktion auf 30 km/h im Dorfkern überflüssig würde. Was die vorgeschlagene Temporeduktion auf 40 km/h anstatt 30 km/h betrifft (Massnahme Nr. 19), ist dem Beschwerdeführer entgegenzuhalten, dass diese Massnahme während des vorinstanzlichen Verfahrens unter Begleitung von Fachleuten getestet und die Temporeduktion auf 40 km/h als nicht ausreichend beurteilt wurde (vergleiche E. 7a hievor). Wenn der Beschwerdeführer im gerichtlichen Beschwerdeverfahren dafürhält, Tempo 40 km/h sei für die Erhöhung der Sicherheit besser geeignet als eine Tempo-30-Zone, übergeht er die abweichenden

gutachterlichen Einschätzungen und die vorinstanzlichen Erwägungen, ohne aufzuzeigen, weshalb triftige Gründe gegen diese Beurteilungen vorliegen sollten. Lediglich die gegenteilige Überzeugung zu bekunden, reicht jedenfalls nicht aus, solche Gründe nahezulegen.

f) Die eingereichte «Analyse der Abteilung Verkehrssicherheit des Touring Clubs Schweiz (TCS) auf Basis von Dokumenten» vom 10. März 2017 führt zum Unfallgeschehen aus, es sei sehr gewagt anzunehmen, die Unfallgefahr lasse sich auf dem fraglichen Strassenabschnitt durch die Herabsetzung auf 30 km/h verbessern. Die gefahrenen Geschwindigkeiten bei den benannten Gefahrenstellen seien heute schon tief.

aa) Dem Fachgutachten lässt sich im Zusammenhang mit der besonders unübersichtlichen Fussgängerquerungsstelle bei der Adler-Kurve entnehmen, dass die Geschwindigkeitsreduktion zur Verkürzung des Bremsweges und Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker führe. Zudem könne eine genügende Fussgängersichtweite erreicht werden (S. 15). Im Bereich der Adler-Kurve könne eine Unfallhäufung festgestellt werden. Mit der Tempo-30-Zone könnten Unfälle zwar nicht ausgeschlossen werden, jedoch sinke mit den Geschwindigkeiten die Unfallschwere und der Anhalteweg der Fahrzeuge verkürze sich überproportional gegenüber 50 km/h. In einer Tempo-30-Zone seien sich die Fahrzeuglenker der besonderen Situation bewusst und passten ihre Fahrgeschwindigkeit entsprechend an. Deshalb werde durch eine Tempo-30-Zone die Unfallschwere reduziert sowie die Sicherheit für den Langsamverkehr erhöht (Fachgutachten, S. 28 f.). Die Tempo-30-Zone stärke das Bewusstsein der Fahrzeuglenker für die Gefahren im Dorfkern und erhöhe dadurch die Aufmerksamkeit (Fachgutachten, S. 35). Aus der Wirkungsanalyse ergibt sich, dass mit der Reduktion auf Tempo 30 km/h im Vergleich zu einer Reduktion auf 40 km/h eine wesentliche Verbesserung der Sichtweitenproblematik erreicht werden kann (S. 26; vergleiche auch E. 7c hievor).

bb) Die Einschätzung des TCS vermag die gutachterlichen Schlüsse nicht zu erschüttern (vergleiche E. 4c hievor). Es ist erstellt, dass es auf dem Strassenabschnitt, auf welchem die Tempo-30-Zone errichtet werden soll, zu einer Häufung von Unfällen gekommen ist und es Sicherheitsdefizite gibt (E. 6b hievor). Das Gericht erachtet es als schlüssig, dass durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h eine Verkürzung der Anhaltewege erreicht werden kann und die Einrichtung einer Tempo-30-Zone die Fahrzeuglenker für die Gefahren im Dorfkern zusätzlich sensibilisiert. Es mag sein, dass der eine oder andere Unfall auch mit einer Tempo-30-Zone nicht hätte verhindert werden können, wie der TCS vorbringt. Dies haben aber auch die Gutachter berücksichtigt, wenn sie festhalten, mit der Tempo-30-Zone könnten Unfälle nicht ausgeschlossen werden. Andererseits ist es nicht unwahrscheinlich, dass es unter den Unfällen auch solche gegeben hat, welche sich mit den nun vorgesehenen Massnahmen hätten verhindern lassen (Unfall Nr. 9, Aufprall auf stehendes Fahrzeug; Unfall Nr. 1, Kollision mit anderen Verkehrsteilnehmern [inklusive Fussgänger]; Unfall vom 01.07.2017, vergleiche E. 6b hievor). Jedenfalls vermag das Hervorheben von einzelnen Unfällen an der Schlüssigkeit der gutachterlichen Beurteilung nichts zu ändern. In diesem Zusammenhang kann auch auf die zutreffenden Erwägungen der Vorinstanz verwiesen werden, wonach die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nicht erst dann zulässig ist, wenn sich auf dem betreffenden Strassenabschnitt eine bestimmte Anzahl Unfälle einer bestimmten Art und Schwere ereignet haben. Vielmehr müssen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auch präventiv ergriffen werden, wenn erhebliche Sicherheitsdefizite bestehen (angefochtener Entscheid, E. 9).

cc) Der TCS führt weiter aus, die gemessenen Geschwindigkeitswerte seien weit über denen, welche in einer Tempo-30-Zone erwünscht seien, betont demgegenüber mehrmals, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten bei den Gefahrenstellen im Dorfkern heute schon tief (das heisst nahe bei 30 km/h) seien. Im Fachgutachten (S. 29) wird ausgeführt, der Zielwert V85 = 38 km/h gelte als Zielwert für eine funktionierende Tempo-30-

Zone. Der Wert V85 bezeichne dabei die Geschwindigkeit, die von 85 Prozent der Fahrzeuge unterschritten oder erreicht würde (S. 6). Erfahrungen würden zeigen, dass bereits durch die Signalisation einer Tempo-30-Zone die Geschwindigkeiten um 2 - 3 km/h reduziert werden könnten. Deshalb dürfe die aktuelle Geschwindigkeit des erhobenen Wertes höchstens bei 41 km/h liegen, damit der Zielwert von V85 = 38 km/h ohne bauliche Massnahmen erreicht werden könne. Zu bedenken sei, dass sich diese Werte auf siedlungsorientierte Strassen bezögen. Auf der Klausenstrasse seien sie lediglich eine Orientierungshilfe. Die Gutachter der TEAMverkehr.zug AG haben bei der Messstelle bei der Meierturm-Kurve eingangs des Plateaus im Bereich des Hotels Tell einen V85-Wert von 46 km/h gemessen (Fachgutachten, S. 30). An derselben Stelle haben die Gutachter der verkehrsteiner AG einen V85-Wert von 41 km/h gemessen (Messstandort 4, Wirkungsanalyse, S. 21). Dies bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Bei einer Signalisation von 40 km/h wurden an dieser Stelle 38 km/h beziehungsweise 37 km/h (Winter) gemessen (Wirkungsanalyse, S. 21). Im Bereich der Fussgängerquerung beim Gasthof Adler wurde bei einer Signalisation von 50 km/h ein V85-Wert von 31 km/h gemessen. Oberhalb der Kurve ein solcher von 37 km/h. Die Signalisation auf 40 km/h hat im Bereich der Fussgängerquerung beim Gasthof Adler keine Veränderung gebracht, der V85-Wert blieb bei 31 km/h. Beim Messstandort oberhalb der Kurve ergab sich bei Signalisation 40 km/h ein um 2 km/h tieferer V85-Wert von 35 km/h. Die gemessenen Werte liegen entgegen der Einschätzung des TCS nicht «weit» über den erwünschten Werten in einer Tempo-30-Zone. Zwar ist der V85-Wert von 46 km/h bei der Messstelle Meierturm-Kurve und von 47 km/h bei der Messstelle Bäckerei Schillig/Raiffeisenbank 5 beziehungsweise 6 km/h über dem idealen Wert von 41 km/h. Diese Werte wurden aber nur bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gemessen. Bemerkenswert ist demgegenüber, dass bereits die blosse Signalisation auf 40 km/h bei der ganz überwiegenden Anzahl Messstandorten eine Reduktion des V85-Wertes brachte. Der V85-Wert von 47 km/h bei der Bäckerei Schillig/Raiffeisenbank ist insofern zu relativieren. Im Bereich der Meierturm-Kurve wurde bei der zweiten Messung trotz Signalisation 50 km/h sogar ein V85-Wert von nur noch 41 km/h gemessen und es trat überdies bei Signalisation 40 km/h eine weitere Reduktion des V85-Werts um 3 km/h auf 38 km/h ein. Dieser letzte Wert entspricht auch dem im Fachgutachten genannten Zielwert. Umgekehrt ist der Zielwert – wie auch der TCS anerkennt – vor und nach der Adler-Kurve gut zu erreichen, nachdem er bereits heute sehr tief ist. Unter diesen Umständen erscheint die Beurteilung der Gutachter, auf der betreffenden Strecke liessen sich auch ohne bauliche Massnahmen akzeptable Geschwindigkeiten erreichen, als nachvollziehbar. Es ergeben sich für das Gericht jedenfalls auch hier keine triftigen Gründe, um von den gutachterlichen Einschätzungen abzuweichen.

dd) Soweit der TCS auf Seite 8 seiner Analyse den Gutachtern Behauptungen unterstellt, indem er lediglich die jeweiligen Fazite des Fachgutachtens zitiert, übergeht er, dass die Gutachter in den 34 Seiten davor auf die relevanten Fragestellungen eingegangen sind. Auch diese Ausführungen des TCS sind daher nicht geeignet, triftige Gründe gegen die gutachterlichen Einschätzungen aufzuzeigen. Soweit der TCS einzelne der vom Beschwerdeführer vorgeschlagenen verkehrstechnischen Massnahmen bewertet, kann auf das vorstehend Ausgeführte verwiesen werden (E. 7e hievore). Wie der TCS überdies einräumen muss, ist die fachliche Beurteilung der Situation schwierig, ohne vor Ort die Situation zu besichtigen. Im Gegensatz dazu haben die beauftragten Gutachter die örtlichen Verhältnisse kennengelernt, eingehend untersucht und die Verhältnisse schlüssig beurteilt.

8. Zusammenfassend ergibt sich, dass der Verwaltungsgerichtsbeschwerde kein Erfolg beschieden ist. Das rechtliche Gehör des Beschwerdeführers wurde nicht verletzt und triftige Gründe gegen die schlüssigen und vollständigen Einschätzungen der Fachgutachter konnten nicht aufgezeigt werden. Der Entscheid der Vorinstanz, welcher die Einrichtung einer Tempo-30-Zone auf dem streitbetroffenen Strassenabschnitt im Dorfkern von Bürglen unter Zugrundelegung der eingeholten Fachexpertisen schützt, ist nicht zu beanstanden. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist abzuweisen.