

PROTOKOLL DES REGIERUNGSRATS

Sitzung vom 21. Dezember 2022

Versand: 23. Dezember 2022

Regierungsratsbeschluss Nr. 2022-001681

A._____, Q._____; Beschwerde vom 11. Mai 2022 gegen den Entscheid des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (Abteilung Tiefbau) vom 11. April 2022 betreffend Versuchsbetrieb X-Strasse Q._____; Abweisung

Erwägungen

1. Ausgangslage

1.1

1.1.1

Die Kantonsstrasse (K) xy führt vom Z-Platz in Q. in westlicher Richtung. Die Strecke zwischen dem Z-Platz und dem Kreis Y-Platz bildet die X-Strasse. Auf dieser gilt aktuell die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (vgl. Art. 4a Abs. 1 lit. a Verkehrsregelnverordnung [VRV] vom 13. November 1962). Als Kantonsstrasse dient die X-Strasse, wie die Beschwerdeführerin korrekt darlegt, der Verbindung von Kantonsteilen untereinander, mit anderen Kantonen und mit dem Ausland (vgl. § 83 Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen [Baugesetz, BauG] vom 19. Januar 1993). Allerdings kommt der X-Strasse gemäss den unbestrittenen Ausführungen des Stadtrats Q. auch eine wichtige Funktion für den grösstenteils lokalen öffentlichen Verkehr (Bus- und Postautolinien) sowie den Fuss- und Veloverkehr zu, so dass die kommunale Behörde von einer "prägenden stadtfunktionalen Rolle" spricht. Ebenfalls unbestritten ist, dass der Verkehrsablauf auf der X-Strasse heute problematisch ist; auch die Beschwerdeführerin weist ausdrücklich auf die Überlastung des Kreisels Y-Platz hin.

1.1.2

Um dieser Situation Abhilfe zu schaffen, beabsichtigt die Abteilung Tiefbau BVU, an der X-Strasse in Form eines auf ein Jahr befristeten Versuch, ein neues Verkehrsregime zu erproben (vgl. Art. 107 Abs. 2^{bis} Signalisationsverordnung [SSV] vom 5. September 1979); dabei sollen Lösungen gefunden werden, mit welchen für alle Verkehrsteilnehmenden ein verbesserter Verkehrsablauf gewährleistet werden kann; dies auch zukünftig und unter Berücksichtigung der erwarteten allgemeinen Verkehrszunahme. Im Einzelnen würde gemäss der durch die Abteilung Tiefbau BVU am 3. Februar 2022 verfügten und (in Abweisung der Einsprache vom 7. März 2022) mit Entscheid vom 11. April 2022 bestätigten Verkehrsanordnung auf dem Abschnitt "Kreis Y-Platz bis Ende X-Platz (Anschluss W-Strasse)" eine Tempo-30-Zone angeordnet. Zusätzlich soll aus der aus nördlicher Richtung als Einbahnstrasse (mit Gegenverkehr von Radfahrenden) in die X-Strasse führenden V-Strasse (Gemeindestrasse) nur noch nach rechts (statt wie bis anhin nach rechts und nach links), das heisst in westlicher Richtung, in die X-Strasse eingemündet werden dürfen; ausgenommen von diesem Rechtsabbiegegebot wären der öffentliche Bus, Fahr- und Motorfahräder. Schliesslich sieht die Verfügung vom 3. Februar 2022 (beziehungsweise der Entscheid vom 11. April 2022) vor, die heute nur im

nördlichen Bereich der V-Strasse geltende Signalisation Tempo-30-Zone auf die gesamte V-Strasse, das heisst, bis zur Einmündung in die K xy auszudehnen.

Diese Anordnungen stehen im hier interessierenden Bereich mit verschiedenen weiteren Massnahmen im Zusammenhang: So würde auf der X-Strasse – unter gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen Fussgängerstreifen – ein mit Pflanzentrögen möblierter Mehrzweckstreifen markiert, über den die Fussgängerinnen und Fussgänger die X-Strasse frei queren können; als Ersatz für die wegfallenden Fussgängerstreifen würden dabei für seheingeschränkte Personen Querungsstellen mit taktil-visuellen Elementen errichtet. Des Weiteren sollen die bestehenden Busbuchten örtlich verschoben und zu Fahrbahnhalten umgebaut werden. Schliesslich ist die Ausserbetriebnahme der Lichtsignalanlage V-Strasse/X-Strasse geplant. Zu Beginn des Testlaufs wäre ein Verkehrsdienst vor Ort, der bei Bedarf eingreifen und den Verkehr regeln würde; sollte sich zeigen, dass der Verkehrsdienst auch nach einer Eingewöhnungsphase noch benötigt wird, würde dieser auf Abruf bereitstehen. Ziel des Projekts ist eine sinnvolle Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden: Durch weniger Regulierungen, mehr Rücksichtnahme sowie Eigenverantwortung sollen ein besserer Verkehrsablauf und mehr Aufenthaltsqualität erzielt werden.

1.2

Die Beschwerdeführerin ist Eigentümerin der Parzelle aaa, V-Strasse, in Q.. Auf der Parzelle befinden sich ein Geschäftshaus und ein Parkhaus. Während die Beschwerdeführerin die Verkehrsbeschränkungen betreffend die beiden Tempo-30-Zonen akzeptiert, setzt sie sich gegen das im Bereich V-Strasse/X-Strasse geplante Vorschriftssignal "Rechtsabbiegen" zur Wehr. Nachdem offensichtlich ist, dass diese Massnahme Auswirkungen auf die Nutzung der V-Strasse und somit auf die Erschliessung der Liegenschaften der Beschwerdeführerin hätte, ist deren Beschwerdebefugnis unbestrittenermassen gegeben (vgl. § 42 Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege [Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRPG] vom 4. Dezember 2007).

2. Rechtliches Gehör

2.1

Die Beschwerdeführerin rügt zunächst, die Vorinstanz habe sich im angefochtenen Entscheid in keiner Weise mit den von ihr in der Einsprache vom 7. März 2022 vorgebrachten Rügen auseinandergesetzt. Demzufolge sei der ihr zustehende Anspruch auf rechtliches Gehör verletzt worden, was zur Aufhebung der Verfügung vom 11. April 2022 führen müsse.

2.2

Der unmittelbar aus Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV) vom 18. April 1999 sowie aus § 22 Abs. 1 der Verfassung des Kantons Aargau (KV) vom 25. Juni 1980 fliessende Anspruch auf rechtliches Gehör dient einerseits der Klärung des Sachverhalts und ist andererseits ein persönlichkeitsbezogenes Mitwirkungsrecht. Der Anspruch auf rechtliches Gehör beinhaltet das Recht auf vorgängige Äusserung und Mitwirkung, das Recht auf Akteneinsicht, das Recht auf Begründung des Entscheids und das Recht auf einen Rechtsbeistand (BGE 135 I 187 E. 2.2 Seite 190; ULRICH HÄFELIN/GEORG MÜLLER/FELIX UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8. Auflage, Zürich/St. Gallen 2020; Rz. 1001 ff.). Der Anspruch auf rechtliches Gehör beschränkt sich dabei nicht auf die Möglichkeit der Äusserung, sondern verlangt von der Behörde, dass sie die Vorbringen der Betroffenen tatsächlich hört, ernsthaft prüft und bei der Entscheidungsfindung angemessen berücksichtigt. Nicht erforderlich ist jedoch, dass sich die Behörde bei der Begründung ihres Entscheids mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzt und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegt (BGE 142 II 49 E. 9.2 mit Hinweisen; JÖRG PAUL MÜLLER/MARKUS SCHEFER, Grundrechte in der Schweiz, 4. Auflage, Bern 2008, Seite 868). Zudem sind an die Be-

gründung von erstinstanzlichen Verfügungen weniger hohe Anforderungen zu stellen als an diejenigen von Rechtsmittelentscheiden (vgl. Aargauische Gerichts- und Verwaltungsentscheide [AGVE] 1987 Seite 319 ff. mit weiteren Hinweisen).

2.3

Die Beschwerdeführerin konnte sich vor Erlass der vorinstanzlichen Verfügung vom 11. April 2022 im Rahmen einer Einspracheverhandlung zur Sache äussern und ihre Standpunkte einbringen. Dass diese Argumente gehört und in der Folge darauf eingegangen wurde, zeigt sich in der Dokumentation "Besprechung Einsprache" der Abteilung Tiefbau BVU, die der heutigen Beschwerdeführerin im Anschluss an die Verhandlung zugestellt wurde. Des Weiteren bot die Vorinstanz der Beschwerdeführerin gemäss ihren unbestrittenen Angaben an, allfällige, nach der Verhandlung noch offene Fragen direkt mit der Projektleitung BVU zu klären. Von dieser Möglichkeit, die in der angefochtenen Verfügung wiederholt wurde, machte die Beschwerdeführerin keinen Gebrauch. Schliesslich erläutert die Vorinstanz auch im angefochtenen Entscheid, weshalb sie, anders als die Beschwerdeführerin, nicht davon ausgeht, dass das Aufheben des Linksabbiegers von der V-Strasse auf die X-Strasse zu einer Verschlechterung der Verkehrssituation auf der V-Strasse führen wird. Demgemäss kann festgehalten werden, dass die entscheidungswesentlichen Faktoren vorinstanzlich hinreichend berücksichtigt und gewürdigt wurden; insbesondere geht auch der angefochtene Entscheid auf die Bedenken der Beschwerdeführerin ein und kommt damit der Begründungspflicht im oben erwähnten Sinn nach; die Beschwerdeführerin konnte sich über die Tragweite der angefochtenen Verfügung ein Bild machen und diese sachgerecht anfechten. Die von der Beschwerdeführerin vorgetragene Rüge der Gehörsverletzung erweist sich aufgrund des Gesagten somit als unbegründet.

3. Zuständigkeit

Die Beschwerdeführerin zieht die Kompetenz der Abteilung Tiefbau BVU zum Erlass der angefochtenen Verfügung in Zweifel.

Gemäss Art. 3 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) vom 19. Dezember 1958 sind die Kantone befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen; unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde können sie diese Befugnis den Gemeinden übertragen. Art. 5 Abs. 3 SVG hält weiter fest, dass im Bereich der für Motorfahrzeuge oder Fahrräder offenen Strassen die vom Bundesrat vorgesehenen Signale und Markierungen nur von den zuständigen Behörden oder mit deren Ermächtigung angebracht werden dürfen (vgl. auch Art. 104 Abs. 1 SSV). Die diesbezügliche Konkretisierung auf kantonaler Ebene findet sich in § 1 Abs. 1 des Gesetzes über den Vollzug des Strassenverkehrsrechts vom 6. März 1984: Danach werden Verkehrsanordnungen, Signalisationen und Markierungen für Kantonsstrassen sowie für Gemeindestrassen im Bereich von Verzweigungen mit Kantonsstrassen durch die kantonale Behörde erlassen beziehungsweise angebracht. Die §§ 6 Abs. 1 lit. a und 8 Abs. 2 der Verordnung über den Vollzug des Strassenverkehrsrechts (Strassenverkehrsverordnung, SVV) vom 12. November 1984 erklären schliesslich das BVU zuständig für Verkehrsanordnungen, Signalisationen und Markierungen auf Kantonsstrassen sowie auf Gemeindestrassen, soweit sie sich auf Verzweigungen mit Kantonsstrassen beziehen oder die Verkehrssicherheit auf solchen Verzweigungen beeinträchtigen können.

Angesichts dieser Regelungen lässt sich festhalten, dass das BVU zweifellos zuständig war zum Erlass der umstrittenen Verkehrsbeschränkungen, stehen doch mit der X-Strasse eine Kantonsstrasse und mit der V-Strasse eine Gemeindestrasse beziehungsweise deren Verzweigung mit einer Kantonsstrasse zur Diskussion. Soweit die Beschwerdeführerin die Zuständigkeit der Abteilung Tiefbau, Unterabteilung Verkehrsmanagement, und/oder der für das BVU unterzeichnenden Personen infrage ziehen sollte, ist auf das Unterschriftenverzeichnis des BVU zu verweisen, wonach sowohl dem Lei-

ter der Abteilung Tiefbau (Kantonsingenieur) als auch der Leiterin der Sektion Verkehrstechnik, welche die Verfügungen vom 3. Februar beziehungsweise 11. April 2022 unterzeichnet haben, die Ermächtigung zur (Einzel-) Unterschrift für das BVU zukommt.

4. Materielle Beurteilung der verfügten Verkehrsanordnung

4.1

Die rechtliche Grundlage für den streitbetroffenen Testbetrieb findet sich in Art. 3 Abs. 4 SVG. Gestützt auf diese Bestimmung kann die zuständige kantonale Behörde, wenn sie dies aus öffentlichen Interessen – beispielsweise aus Gründen der Sicherheit, für die Erleichterung des Verkehrs, für die Beseitigung von Benachteiligungen für Menschen mit Behinderungen oder aus andern, in den örtlichen Verhältnissen liegenden Motiven – als nötig erachtet, verkehrsrechtliche Beschränkungen oder Anordnungen erlassen (vgl. auch Art. 108 Abs. 5 lit. e SSV sowie Art. 4a Abs. 5 VRV). Gemäss Art. 107 Abs. 5 SSV müssen die fraglichen Massnahmen in dem Sinne verhältnismässig sein, dass sie zu möglichst wenig Einschränkungen führen. Vom Gesetzgeber explizit vorgesehen ist die Möglichkeit eines auf ein Jahr befristeten Versuchs (Art. 107 Abs. 2^{bis} SSV).

4.2

4.2.1

Wie erwähnt, lehnt die Beschwerdeführerin die verfügten Massnahmen einzig insofern ab, als sie verlangt, dass auch zukünftig alle Fahrzeuglenkenden von der V-Strasse sowohl nach rechts (das heisst Richtung Westen beziehungsweise Richtung Kreisel Y-Platz) als auch nach links (das heisst Richtung Osten beziehungsweise Richtung XYZ) in die X-Strasse einmünden dürfen. Sie macht im Wesentlichen geltend, die geplante Aufhebung des Linksabbiegers führe dazu, dass Fahrzeuglenkende, welche die V-Strasse in östlicher Richtung verlassen wollten, zuerst einen Umweg über den Kreisel Y-Platz machen müssten, "um dann über die ganze X-Strasse nach Osten Richtung XYZ und Autobahn-Zubringer zu fahren". Dabei würde die Situation durch die geplante Aufhebung der Busbuchten zwischen der Einmündung der V-Strasse und dem Kreisel Y-Platz verschärft, hätte dies doch eine Kolonnenbildung auf der X-Strasse zur Folge und würde deshalb die zukünftig ohne Ampel geregelte Einfahrt ab V-Strasse versperren; etwas Anderes ergebe im Übrigen auch der von der Vorinstanz angeführte Vergleich mit der Situation an der S-Strasse nicht. Die Tatsache, dass die V-Strasse somit chronisch durch einen ab der X-Strasse nach Norden führenden Rückstau überbelastet wäre, sei einerseits für *"Mieter, Besucher, Kund, Versorge und Entsorge des Gebäudes V-Strasse 999 und des Parkings auf der Parzelle aaa nicht zumutbar"*, anderseits sei auch die Zu- und Wegfahrt für Versorgende und Entsorgende der über die Z-Bereich erschlossenen Gebäude und Geschäfte nicht mehr gewährleistet. Nicht gelöst sei zudem, wie Notfallfahrzeuge die durch stehende Fahrzeuge versperrte V-Strasse sowie die Kreuzung V-Strasse/X-Strasse passieren sollten. Schliesslich moniert die Beschwerdeführerin, sowohl die Begründung des angefochtenen Entscheids als insbesondere auch der gesamte Versuch seien auf den Verkehrsablauf und die Aufenthaltsqualität auf der X-Strasse beschränkt; die Konsequenzen auf die V-Strasse, den Z-Bereich, die Y-Strasse und die U-Strasse würden vollständig ausgeblendet.

4.2.2

Die Abteilung Tiefbau BVU begründet die Aufhebung der Linksabbiegespur aus der V-Strasse damit, dass diese Massnahme den Verkehrsfluss auf der X-Strasse verbessern würde, könnten doch durch das damit verbundene Ausschalten der Lichtsignalanlage "Rotzeiten" verhindert werden. Sie führt weiter aus, sie gehe nicht davon aus, dass die V-Strasse mit dem geplanten Regime überlastet sein werde, sondern sei vielmehr überzeugt, dass das Einbiegen in die X-Strasse weiterhin funktionieren werde. Durch die Verlangsamung des Verkehrs auf der X-Strasse und das mit der Tempo-30-Zone verbundene freie Queren der Fussgängerinnen und Fussgänger entstünden nämlich immer wieder Lücken, die für das Einbiegen genutzt werden könnten. Stocke der Verkehr im Bereich V-Strasse

aufgrund des geplanten Fahrbahnhalts des öffentlichen Busses, sei zudem – dies zeigten Erfahrungen mit vergleichbaren Situationen – von einer wachsenden Bereitschaft auszugehen, dem Verkehr aus der V-Strasse den Vortritt zu gewähren. Zudem würde das Aufheben des Linksabbiegers zu weniger Fahrten auf der V-Strasse führen; so könne denn auch die Wegfahrt vom Gebäude an der V-Strasse 999 Richtung Autobahn-Zubringer alternativ über die T-Strasse/W-Strasse erfolgen. Demzufolge bleibe die Erschliessung für Mieterinnen und Mieter, Besucherinnen und Besucher, Kundinnen und Kunden, Versorgende und Entsorgende gewährleistet, wobei bezüglich Versorgenden und Entsorgenden insbesondere auch deshalb keine Einschränkungen zu erwarten seien, da diese Fahrten nicht während der Hauptverkehrszeiten stattfinden würden. Betreffend Notfallfahrzeuge führt die Abteilung Tiefbau BVU aus, da aufgrund der Demarkierung der Linksabbiegespur mehr Platz zur Verfügung stehen werde, werde sich deren Situation auf der V-Strasse verbessern. Zudem könne bei Bedarf auch der Verkehrsdienst vor Ort einerseits die Einfahrt der V-Strasse in die X-Strasse regeln und anderseits verschiedene weitere Massnahmen auslösen. Schliesslich treffe es auch nicht zu, dass sich der Testlauf auf den Verkehrsablauf und auf die Aufenthaltsqualität auf der X-Strasse beschränke, bestehe dessen Ziel doch darin, ein neues Regime zu erproben, mit welchem das ganze Verkehrssystem besser funktioniere. In diesem Sinne sei denn auch das Zusammenspiel sämtlicher Massnahmen wesentlich, würde doch der Verzicht einzelner Teile des "Gesamtpakets" das Ergebnis des Versuchs stark verfälschen.

Diese Aussagen werden vom Stadtrat Q. bestätigt, der insbesondere auch darlegt, obwohl die V-Strasse ausserhalb des eigentlichen Projektperimeters (X-Strasse, Abschnitt Kreisel Y-Platz bis Ende X-Platz [Anschluss W-Strasse]) liege, seien die Auswirkungen des Testbetriebs auf die V-Strasse durchaus in die Beurteilung einbezogen worden.

4.3

4.3.1

Mit der Abteilung Tiefbau BVU als seiner diesbezüglichen Fachinstanz und dem Stadtrat Q. als mit den lokalen Verhältnissen vertrauten Behörde ist der Regierungsrat vorab der Meinung, dass durchaus ein öffentliches Interesse im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG besteht, die aktuelle Situation an der X-Strasse zu verbessern. Dies bestreitet denn im Grundsatz auch die Beschwerdeführerin nicht. Wie aufgezeigt führt sie vielmehr verschiedene Gründe an, weshalb das geplante Gebot zum Rechtsabbiegen zu einer Überbelastung der V-Strasse führen werde, und macht damit implizit eine Verletzung von Art. 107 Abs. 5 SSV geltend. Die diesbezüglichen Argumente der Beschwerdeführerin werden indessen nach Auffassung des Regierungsrats durch die Abteilung Tiefbau BVU plausibel entkräftet: Es ist zutreffend, dass die Wegfahrt aus der V-Strasse in Richtung XYZ/Autobahn-Zubringer für einen grossen Teil der Anstossenden nicht zwingend über die X-Strasse (und damit mit einem Umweg über den Kreisel Y-Platz) erfolgen muss. Ebenfalls schlüssig erscheint, dass die V-Strasse durch das Aufheben des Linksabbiegers nicht nur für Fahrzeuglenkende mit dem Ziel XYZ/Autobahn-Zubringer, sondern ganz generell unattraktiver würde, so dass von einer künftigen Reduktion des Verkehrs auszugehen ist. Weiter ist der Abteilung Tiefbau BVU insofern zuzustimmen, als die Fahrten der Versorger und Entsorger in der Regel zu Randzeiten erfolgen dürften, so dass diesbezüglich keine gravierenden Probleme zu erwarten sind. Ebenfalls beizupflichten ist der Vorinstanz betreffend die Thematik der Notfallfahrzeuge: Einerseits ist es offensichtlich, dass infolge der Aufhebung des Linksabbiegers mehr Raum für diese zur Verfügung stehen wird, anderseits haben diese – unter Einsatz des Warnsignals – auch weiterhin die Möglichkeit, aus der V-Strasse nach links in die X-Strasse abzubiegen (Art. 100 Abs. 4 SVG); auch der Regierungsrat geht demzufolge nicht davon aus, dass das neue Verkehrsregime die Situation für die Notfallfahrzeuge verschlechtern wird.

Etwas weniger gesichert erscheint demgegenüber, ob – bei einer Ausserbetriebnahme der Lichtsignalanlage V-Strasse/X-Strasse – genügend Lücken für das Einbiegen aus der V-Strasse vorhanden sein werden beziehungsweise, ob die Verkehrsteilnehmenden auf der X-Strasse dem Verkehr aus der V-Strasse gleichsam "auf freiwilliger Basis" tatsächlich den Vortritt gewähren würden. Obwohl

keine diesbezüglichen Akten vorhanden sind, besteht für den Regierungsrat – im Gegensatz zur Beschwerdeführerin – zwar kein Anlass, die Erklärung der Abteilung Tiefbau BVU in Zweifel zu ziehen, wonach sie unter anderem diesbezüglich vor Erlass der Verfügung vom 3. Februar 2022 umfangreiche Vorabklärungen und Verkehrssimulationen durchgeführt hat. Es liegt indessen in der Natur der Sache, dass es sich hier, worauf im Übrigen auch die Abteilung Tiefbau BVU hinweist, letztlich nur um Prognosen handeln kann. Unabhängig von der Frage nach Vorprüfungen und gesicherten Erkenntnissen ist für den Regierungsrat deshalb viel bedeutsamer, dass die umstrittene Anordnung Bestandteil eines auf ein Jahr befristeten Versuchs ist, der zu Beginn durch einen im Bedarfsfall regulierend eingreifenden Verkehrsdienst vor Ort und alsdann durch die Abteilung Tiefbau BVU, die Stadt Q. und die Stadtpolizei Q. begleitet wird. Insofern ist für den Regierungsrat auch irrelevant, ob sich die Konstellation im Bereich der Einmündung der S-Strasse in die hintere X-Strasse exakt mit der vorliegend im Streit liegenden Frage vergleichen lässt, wobei er allerdings die Meinung der Abteilung Tiefbau BVU teilt, dass sich insbesondere bezüglich des Verhaltens der Verkehrsteilnehmenden durchaus Rückschlüsse von der einen auf die andere Situation ziehen lassen.

Zu erwähnen bleibt schliesslich, dass der nach Auffassung der Beschwerdeführerin die Staugefahr verstärkende Umbau der Busbuchten auf Fahrbahnhalte in Vollzug des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) vom 13. Dezember 2002 (vgl. Art. 22) erfolgt und somit im Rahmen des vorliegenden Versuchs geradezu geboten erscheint.

4.3.2

Gemäss vorinstanzlichem Entscheid besteht das Hauptziel des Testlaufs darin, herauszufinden, ob die neue Verkehrsanordnung den Verkehrsablauf und die Aufenthaltsqualität auf der X-Strasse verbessern kann; der eigentliche Projektperimeter umfasst denn auch nur die X-Strasse. Es ist somit naheliegend, dass diese bis anhin im Fokus der Erwägungen und Abklärungen stand. Dass die Auswirkungen des Testlaufs auf die V-Strasse aber gänzlich ausser Acht gelassen worden wären, lässt sich, entgegen dem Vorwurf der Beschwerdeführerin, nicht sagen. Dies zeigt sich zum einen schon darin, dass auch auf der V-Strasse eine Tempo-30-Zone verfügt wurde. Zum anderen hält die Vorinstanz aber auch im angefochtenen Entscheid ausdrücklich fest, dass der Fahrbahnhalt des Busses und die Tempo-30-Zone das Einbiegen in die X-Strasse für Fahrzeuge aus der V-Strasse erleichtern würden und zeigt damit, dass Überlegungen zur V-Strasse, auch wenn entsprechende Akten fehlen, sehr wohl in ihren Entscheid einfließen. Auch der Stadtrat Q. erklärt denn, die Folgen des Versuchs für die V-Strasse seien Gegenstand der Beurteilung gewesen. Zu beachten ist aber auch unter diesem Aspekt vor allem, dass zum jetzigen Zeitpunkt ein Testbetrieb zur Diskussion steht, der genau dazu dient, sämtliche Auswirkungen der verfügten Massnahmen zu beobachten; dieser lässt es zu, im Bedarfsfall auch in der V-Strasse sofort optimierend einzugreifen. Unter dieser Prämisse zielt der Vorhalt der Beschwerdeführerin, die Vorinstanz habe den Sachverhalt nur ungenügend abgeklärt und damit § 17 VRPG verletzt, somit ins Leere.

4.4

Die Beschwerdeführerin moniert des Weiteren, es sei nicht einsichtig, weshalb der Verkehr aus der U-Strasse, welche etwas östlich der V-Strasse in die X-Strasse einmünde, auch künftig sowohl nach rechts als auch nach links abbiegen dürfe; hinzu komme, dass der öffentliche Bus aus der V-Strasse gemäss der umstrittenen Anordnung nach wie vor auch nach links in die X-Strasse einmünden dürfte.

Es trifft zu, dass die von der Abteilung Tiefbau BVU zu dieser Frage eingereichte Darstellung "Belastungsplot Q. Abendspitze" nicht sehr aussagekräftig ist. Allerdings lässt sich ihr entnehmen, dass die U-Strasse (unabhängig von den Zählwerten) über bedeutend tiefere Belastungswerte verfügt als die V-Strasse; im Vergleich zu dieser fehlt denn insbesondere auch der Durchgangsverkehr "T-Strasse-X-Strasse". Auch teilt der Regierungsrat die Meinung der Vorinstanz, wonach bei der Einmündung der V-Strasse ein bedeutend grösseres Querungsbedürfnis des Fuss- und Veloverkehrs (Radroute

Q-Weg/V-Strasse) besteht. Der Regierungsrat sieht deshalb keinen Anlass, von der Meinung der Abteilung Tiefbau BVU als seiner diesbezüglichen Fachinstanz abzuweichen, wonach die beiden Situationen nicht vergleichbar und im Bereich U-Strasse/X-Strasse, jedenfalls aktuell, keine Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses erforderlich sind. Ebenfalls nichts zu ihren Gunsten ableiten kann die Beschwerdeführerin aus dem Umstand, dass der öffentliche Bus im Bereich V-Strasse/X-Strasse vom Gebot des Rechtsabbiegens ausgenommen wäre, wird doch dieser nur während der Nebenverkehrszeit, das heisst zwischen 19.45 Uhr und 01.00 Uhr, durch die V-Strasse geführt wird und beeinflusst die Stausituation somit kaum.

4.5

Zusammenfassend sieht der Regierungsrat keinen Grund, weshalb die Anordnung des Rechtsabbiegegebots aufzuheben sein sollte. Mit der Abteilung Tiefbau BVU und dem Stadtrat ist er der Meinung, dass die verschiedenen geplanten Massnahmen in Abhängigkeit zueinanderstehen und deshalb nur im Zusammenspiel wesentliche Erkenntnisse im Hinblick auf die angestrebte und erforderliche Erleichterung des Verkehrs auf der X-Strasse bieten können. Auch geht der Regierungsrat aus den aufgezeigten Gründen nicht davon aus, dass das neue Verkehrsregime zu unverhältnismässigen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmenden auf der V-Strasse im Sinne von Art. 107 Abs. 5 SSV führen wird. Insbesondere ist aber zu berücksichtigen, dass die angeordneten Massnahmen nicht auf Dauer Geltung haben, sondern dass vorliegend ein befristeter, eng begleiteter Testlauf zur Diskussion steht, der dazu dienen soll, für die Zukunft ein für alle Beteiligten, mithin auch für die auf der V-Strasse verkehrenden Fahrzeuge, optimales Verkehrsregime zu finden, in dessen Rahmen auf allfällige Probleme sofort reagiert werden könnte. Anders als für die Beschwerdeführerin besteht für den Regierungsrat deshalb auch kein Anlass zur Befürchtung, die X-Strasse könne den ihr zukommenden gesetzlichen Auftrag zur Bewältigung des Durchgangsverkehrs infolge der Implementierung des Testbetriebs nicht mehr bewältigen.

Zu erwähnen bleibt schliesslich, dass der Testbetrieb überwacht und ganzheitlich ausgewertet werden soll, wobei dieses (durch ein spezialisiertes Ingenieurbüro durchgeführte) Monitoring auch Daten zur V-Strasse erfassen wird. Selbstverständlich soll gestützt auf diese Auswertungen eine längerfristige Verbesserung für den Verkehrsfluss auf der X-Strasse erzielt werden. Nicht nachvollziehbar sind allerdings die in diesem Zusammenhang von der Beschwerdeführerin vorgebrachten Argumente, mit dem Testbetrieb werde ein "Providurium" eingerichtet. So müsste für die dauerhafte Herabsetzung des Tempos auf der X-Strasse einerseits ein Gutachten erstellt werden (vgl. Art. 108 Abs. 4 SSV). Andererseits versteht es sich von selbst und wird auch von der Abteilung Tiefbau BVU so dargelegt, dass allfällige dauerhafte, publikationspflichtige Massnahmen nach Ablauf des Testbetriebs erneut veröffentlicht werden müssen. Etwas Anderes ist, entgegen den Vorbringen der Beschwerdeführerin, auch der angefochtenen Verfügung nicht zu entnehmen.

5. Augenschein

Sofern die Vorinstanz bestreiten sollte, dass im Bereich der von der Beschwerdeführerin als Vergleichsfall angeführten Situation der Verzweigung S-Strasse/R-Strasse eine Lichtsignalanlage den Verkehr regelt, beziehungsweise daran festhalten sollte, dass das Einbiegen von der S-Strasse in die R-Strasse (zu) gut funktioniert, verlangt die Beschwerdeführerin die Durchführung eines Augenscheins.

Unabhängig von allfälligen Behauptungen erübrigt sich die Durchführung eines Augenscheins bereits deshalb, da der Regierungsrat aufgezeigt hat, dass der Vergleich mit der Einmündung der S-Strasse in die R-Strasse für seine Entscheidungsfindung keine Bedeutung hat (vgl. E. 4.3.1). Hinzu kommt, dass die Beschwerdeführerin selbst in ihrer Stellungnahme vom 10. Oktober 2022 einräumt, es möge zutreffen, dass das "Reissverschlussystem" S-Strasse/R-Strasse funktioniere. Da die Durchführung eines Augenscheins somit keine zusätzlichen, den vorliegenden Entscheid ändernden Erkenntnisse

bringen würde, kann darauf verzichtet werden (vgl. dazu auch BGE 136 I 236; 119 Ib 505 mit Hinweisen; 117 Ia 268; RRB Nr. 2012-001738 vom 19. Dezember 2012).

6. Zusammenfassung und Kostenverlegung

Nach dem Gesagten erweist sich die Anordnung, wonach von der V-Strasse in die K xy (X-Strasse) im Sinne eines Versuchs für die Dauer von einem Jahr das Vorschriftssignal Rechtsabbiegen mit den Zusätzen "ausgenommen öffentlicher Bus, Fahrrad und Motorfahrrad" gelten soll, als rechtmässig. Die Beschwerde ist daher abzuweisen.

Bei diesem Ausgang des Beschwerdeverfahrens hat die Beschwerdeführerin die Verfahrenskosten zu tragen (§ 31 Abs. 2 VRPG). Die Ausrichtung einer Parteientschädigung entfällt (§ 32 Abs. 2 VRPG). Nur am Rande sei deshalb angemerkt, dass der die Beschwerdeführerin vertretende Rechtsanwalt gleichzeitig deren Verwaltungsrat präsidiert und bei dieser Konstellation selbst bei Ob-siegen der Beschwerdeführerin eine Parteientschädigung entfallen dürfte (Urteil des Bundesgerichts 1C_408/2018 vom 18. März 2019 E. 6.2; RRB Nr. 2021-001173 vom 29. September 2021 E. 6).

Beschluss

1.

Die Beschwerde wird abgewiesen.

2.

Die Kosten des Beschwerdeverfahrens, bestehend aus einer Staatsgebühr von Fr. 2'000.– sowie der Kanzleigegebühr und den Auslagen von Fr. 252.20, total Fr. 2'252.20, werden der Beschwerdeführerin A. auferlegt. Abzüglich des geleisteten Kostenvorschusses von Fr. 2'000.– muss die Beschwerdeführerin A. somit noch Fr. 252.20 bezahlen.

3.

Eine Parteientschädigung wird nicht ausgerichtet.