



Fall-Nr.:	RDRM.2024.124
Stelle:	Generalsekretariat Sicherheits- und Justizdepartement
Instanz:	Sicherheits- und Justizdepartement
Publikationsdatum:	10.07.2025
Entscheiddatum:	22.05.2025

SJD RDRM.2024.124

Verkehrsordnung, Art. 45 Abs. 1 VRP. Die betroffene Kantonsstrasse zweiter Klasse verbindet zwei Gemeinden miteinander. Als Teil des dort geplanten Lärmsanierungsprojekts wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf einer Strecke von rund 350 m von 80 km/h auf 60 km/h herabgesetzt. Zur Beschwerde gegen funktionelle Verkehrsbeschränkungen ist befugt, wer die betroffene Strasse mehr oder weniger regelmässig benützt, wie das bei Anwohnern oder Pendlern der Fall ist; dagegen genügt das bloss gelegentliche Befahren der Strasse nicht. Doch auch regelmässige Benützerinnen und Benützer einer von einem Projekt betroffenen Strasse sind nur zu dessen Anfechtung legitimiert, wenn die Beeinträchtigungen eine gewisse Schwere aufweisen. Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einer kürzeren Strecke vermag jedenfalls kein schutzwürdiges Interesse nach Art. 45 Abs. 1 VRP zu begründen. Unbestritten ist, dass der Rekurrent die Strecke mehrmals täglich befährt, allerdings weder einen erheblichen Reisezeitverlust erfährt noch einen solchen geltend macht. Weitere Gründe, die eine besondere Betroffenheit nahelegen würden, werden nicht dargetan und sind auch nicht ersichtlich. Nichteintreten.

Den Entscheid finden Sie im angehängten PDF-Dokument.



RDRM.2024.124

Entscheid vom 22. Mai 2025

Rekurrent

A.____

gegen

Vorinstanz

Kantonspolizei St.Gallen, Klosterhof 12, 9001 St.Gallen
(Verfügung vom 13. September 2024)

Verfahrensbeteiligte

Gemeindeverwaltung Z.____ und
Gemeindeverwaltung Y.____

Betreff

Verkehrsordnung Gemeinden Z.____ und Y.____; Z.____, B.____-strasse / Y.____, C.____-strasse, D.____, Lärmsanierungsprojekt, Abschnitt: westlich Gebäude Nr. ____ (Z.____) bis Gebäude Nr. ____ (Y.____): Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h; angezeigt durch die Signale «Höchstgeschwindigkeit 60 km/h» (2.30)



Sachverhalt

A.

a) Die B.____-strasse in Z.____ führt von Norden nach Süden in die Gemeinde Y.____, in der sie den Namen C.____-strasse trägt. Es handelt sich dabei um die Kantonsstrasse Nr. ____, eine Kantonsstrasse zweiter Klasse.

b) Am 13. September 2024 verfügte die Kantonspolizei in Zusammenhang mit dem Lärmsanierungsprojekt Z.____ (Kantonsstrassen Nrn. ____, ____ und ____) auf einem Abschnitt von rund 350 m, zwischen dem Gebäude Nr. ____ (Z.____) bis zum Gebäude Nr. ____ (Y.____), die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h (Signal 2.30) (vgl. dazu Anhang 2 der Signalisationsverordnung [SR 741.21; abgekürzt SSV]). Die Verfügung wurde am 30. September 2024 publiziert.

B.

Gegen diese Verfügung erhob A.____ (nachfolgend Rekurrent) mit Schreiben vom 9. Oktober 2024 Rekurs beim Sicherheits- und Justizdepartement (nachfolgend SJD) und beantragt die vollumfängliche Aufhebung der Verkehrsanordnung. Zur Begründung macht er im Wesentlichen geltend, dass das (auf das ganze Lärmsanierungsprojekt bezogene) Mitwirkungsverfahren bloss durchgeführt worden sei, weil dies vorgeschrieben sei, jedoch habe das Endresultat von Anfang an festgestanden. Weiter seien die Gebäude und Parzellen entlang des massgebenden Abschnitts aktuell gar nicht in dem im Projekt beschriebenen Masse von einer Überschreitung der Lärmbelastung betroffen, sondern erst im Jahre 2040. Sodann erfolge die Herabsetzung der Geschwindigkeit nicht nur aus Gründen der Lärmimmissionen, sondern u.a. auch aus Gründen der Sichtweiten und Sicherheit, was sich aus dem technischen Bericht zum Lärmsanierungsprojekt ergebe. Damit werde das Lärmsanierungsprojekt entfremdet und zu einem Sicherheitsprojekt gemacht, was die politisch motivierte Entscheidungsfindung unterstreiche. Dies, obschon der Kanton bei der Auswertung des Mitwirkungsverfahrens an mehreren Stellen festhalte, dass die Beurteilung der Verkehrssicherheit nicht Bestandteil des Lärmsanierungsprojekts sei. Weiter spreche sich die Verkehrsanordnung gegen eine Lärmsanierung mittels Belagssanierung (Flüsterbelag) oder Schallfenster aus. Begründet werde dies mit dem aktuell annehmbaren Zustand der Strasse. Des Weiteren werde angeführt, dass ein vorzeitiger Belagsersatz wirtschaftlich nicht tragbar und unverhältnismässig im Sinne des Umweltschutzgesetzes sei. Zwar treffe es zu, dass eine neue Signalisation als wirtschaftlich erachtet werden könne. Allerdings würden mit Blick auf das vom Kantonsrat beschlossene 18. Strassenbauprogramm Gelder für Lärmsanierungsprojekte, zu denen auch das vorliegende zähle, bereitstehen, die für die Belagssanierung einzusetzen wären. Durch die Temporeduktion werde der Lärm bloss um 1 dB reduziert, währenddem Flüsterbeläge, nach den Angaben der auf der Webseite des Tiefbauamtes (nachfolgend TBA), im Neuzustand zu einer Lärmreduktion von 8 dB führen würden. Mit einem



Flüsterbelag würde die Lärmbelastung, anders als mit der Temporeduktion, bei sämtlichen betroffenen Gebäuden unter die Grenzwerte fallen, die den Anlass für die Lärmsanierung geboten hätten. Damit erweise sich das Verbauen eines Flüsterbelags als geeignetste Massnahme zur Minderung der Lärmbelastung. Auch ökologische Aspekte würden für einen Flüsterbelag sprechen, wie das TBA auf seiner Webseite selbst ausführe. All dies zeige, dass die Temporeduktion politisch motiviert und mit Blick auf die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte schlicht ungeeignet sei, obschon Gelder für einen Ersatz des bestehenden – ohnehin bald sanierungsbedürftigen – Belags bereitstünden. Schliesslich sei im Projekt festgestellt worden, dass die tatsächlich gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit in der 80 km/h-Zone lediglich 66 km/h betrage, womit die Verkehrsanordnung eine starke Unverhältnismässigkeit und im Resultat eine Ungerechtigkeit darstellen, da die effektive Senkung bloss 6 km/h betragen würde.

C.

Mit Vernehmlassung vom 19. Dezember 2024 beantragt die Kantonspolizei (nachfolgend Vorinstanz), wie auch die Gemeinde Z.____ mit Schreiben vom 29. November 2024 sowie die Gemeinde Y.____ mit Schreiben vom 9. Dezember 2024, den Rekurs unter Kostenfolge abzuweisen. Zur Vernehmlassung nimmt der Rekurrent mit Schreiben vom 4. Februar 2025 Stellung.

D.

a) Nachdem das Bau- und Umweltdepartement (nachfolgend BUD) auf entsprechende Nachfrage am 31. Oktober 2024 mitgeteilt hat, dass gegen das Lärmsanierungsprojekt Einsprachen erhoben worden seien und das SJD dem BUD im Hinblick auf eine allfällige Koordination der Verfahren bereits mit Schreiben vom 25. November 2024 eine Kopie der Rekurschrift zugestellt hat, bedient das SJD das BUD am 6. Februar 2025 auch mit Kopien der Vernehmlassungen der Vorinstanz und der beteiligten Gemeinden sowie der Stellungnahme des Rekurrenten vom 4. Februar 2025.

b) Aufgrund dieser Unterlagen erkundigt sich das BUD mit Schreiben vom 10. Februar 2025 beim Rekurrenten, ob er allenfalls im Sinn gehabt habe, Einsprache gegen das Lärmsanierungsprojekt zu erheben, resp. ob die Rekurschrift als Einsprache gegen das Kantonsstrassenprojekt zu werten sei. Mit E-Mail vom 11. Februar 2025 teilt der Rekurrent dem SJD zusammengefasst mit, dass er in keinsten Weise beabsichtigt habe, parallel zum Rekurs eine Einsprache gegen das Lärmsanierungsprojekt zu erheben, sofern insbesondere die Aspekte Hofladen (der infolge einer Änderung des Bauprojekts nicht mehr von einer Überschreitung der Lärmimmissionen betroffen sei) und Flüsterbelag (der bis 2029 ohnehin erstellt werden müsse) im Rahmen des Rekurses berücksichtigt werden könnten. Gleichentags kontaktiert die Verfahrensleitung den Rekurrenten und erklärt in abstrakter Weise das Einsprache- sowie das Rekursverfahren, ohne sich materiell zur Sache zu äussern. Der Rekurrent erwidert, dass er



bewusst bloss die Verkehrsanordnung angefochten habe, was er dem BUD schriftlich (postalisch) mitteilen werde.

E.

Auf die weitergehenden Ausführungen der Beteiligten wird – soweit entscheidrelevant – in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Erwägungen

1.

a) Die Behörde prüft vom Amtes wegen, ob auf den Rekurs eingetreten werden kann (G. Geisser / T. Zogg, Praxiskommentar zum VRP, Zürich / St. Gallen 2020, N 3 zu Art. 45 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege [sGS 951.1; abgekürzt VRP] sowie U.P. Cavelti / T. Vögeli, Verwaltungsgerichtsbarkeit im Kanton St.Gallen, 2. Aufl., St. Gallen 2003, Rz. 385 mit Hinweisen). Die Zuständigkeit des Sicherheits- und Justizdepartementes ist gegeben (Art. 43^{bis} VRP i.V.m. Art. 26 Bst. f des Geschäftsreglements der Regierung und der Staatskanzlei [sGS 141.3]) und die Frist- und Formerfordernisse sind erfüllt (Art 47 und 48 VRP).

b) Die Rekursbefugnis setzt – analog zu den bundesrechtlichen Bestimmungen von Art. 48 Abs. 1 des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren (SR 172.021; abgekürzt VwVG) sowie Art. 89 Abs. 1 des Bundesgesetzes über das Bundesgericht (SR 173.110; abgekürzt BGG) – eine formelle und materielle Beschwer voraus (G. Geisser / T. Zogg, a.a.O., N 3 zu Art. 45 VRP).

c) Die rechtsuchende Person ist dann formell beschwert, wenn sie am Verfahren vor der Vorinstanz teilgenommen hat und mit ihren Anträgen nicht oder nicht vollständig durchgedrungen ist. Von diesem Erfordernis ist abzusehen, wenn die Person keine Möglichkeit zur Teilnahme hatte bzw. durch den angefochtenen Hoheitsakt erstmals beschwert ist (G. Geisser / T. Zogg, a.a.O., N 6 f. zu Art. 45 VRP mit Hinweisen; R. Kiener / B. Rüttsche / M. Kuhn, Öffentliches Verfahrensrecht, 3. Aufl., Zürich / St.Gallen 2021, Rz. 1428). Das dem Lärmsanierungsprojekt vorangegangene Mitwirkungsfahren (vgl. Art. 33^{bis} Abs. 2 des Strassengesetzes [sGS 732.1] i.V.m. Art. 34 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetzes [sGS 731.1]) stellt kein Vorverfahren im dargelegten Sinne dar, da es nicht mittels anfechtbarer Verfügung nach Art. 24 VRP abgeschlossen wird. Somit besteht kein Verfahren vor der Vorinstanz, an dem der Rekurrent hätte teilnehmen können, weshalb vom Erfordernis der formellen Beschwer abzusehen ist.

d) Zur Beschwerde gegen funktionelle Verkehrsbeschränkungen wie der vorliegenden ist nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung befugt, wer die betroffene Strasse mehr oder weniger regelmässig benützt, wie das bei Anwohnern oder Pendlern der Fall ist; dagegen genügt das bloss gelegentliche Befahren der Strasse nicht. Doch auch regelmässige Benutzerinnen und Benutzer einer von einem



Projekt betroffenen Strasse sind nur zu dessen Anfechtung legitimiert, wenn dieses für sie Beeinträchtigungen von einer gewissen Intensität zur Folge hat. Die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung verlangt zunächst, dass der das Rechtsmittel Erhebende die mit einer Verkehrsordnung belegte oder eine von einer solchen durch Ausweich- oder Verlagerungsverkehr betroffene Strasse mehr oder weniger regelmässig benützt. Dabei obliegt es dem Rekurrenten zu belegen, dass er die Strasse auch tatsächlich im geforderten Umfang (mit einer gewissen Regelmässigkeit) benützt, doch dürfen an diesen Nachweis keine allzu hohen Anforderungen gestellt werden. Immerhin muss ein Beschwerdeführer seine Betroffenheit glaubhaft machen, beispielsweise aufgrund des Zweckes der Fahrten oder der Art der angefochtenen Verkehrsbeschränkung. Aus der regelmässigen Benützung einer Strasse allein kann jedoch noch keine Legitimation zur Anfechtung einer Verkehrsordnung abgeleitet werden. Vielmehr muss der Anfechtende darüber hinaus auch hier in speziell fassbaren Interessen deutlich wahrnehmbar beeinträchtigt sein. Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einer kürzeren Strecke vermag jedenfalls noch kein schutzwürdiges Interesse zu begründen (VerwGE B 2022/114 vom 21. November 2022 Erw. 2.2, 2.3 mit Hinweisen; vgl. dazu auch Urteil des Verwaltungsgerichtes des Kantons Zürich VB.2018.00776 vom 20. Februar 2020 Erw. 1.3.1 und 1.3.2 mit Hinweisen; ferner Urteil des Bundesgerichts 1C_392/2020 und 1C_393/2020 vom 20. Mai 2021 Erw. 5.2). Konkret muss die tatsächliche oder rechtliche Situation der rechtsuchenden Person durch den Ausgang des Verfahrens in relevanter Weise unmittelbar beeinflusst werden können. Überdies ist erforderlich, dass die abzuwendenden Nachteile eine nicht unbedeutende Schwere aufweisen, d.h. die rechtsuchende Person (besonders) stark, intensiv oder erheblich nachteilig betroffen machen. Dementsprechend sind bloss geringfügige Beeinträchtigungen oder Nachteile nicht ausreichend um ein schutzwürdiges Interesse zu begründen (R. Kiener / B. Rüsche / M. Kuhn, a.a.O., Rz. 1434 f.; R. Schaffhauser, Instanzenzug und Beschwerdelegitimation bei Verkehrsanordnungen nach Art. 3 SVG, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2009, St.Gallen 2009, S. 510). Im Übrigen ist die Rechtsmittelbefugnis – und damit zwangsläufig auch ein Rechtsschutzinteresse – durch die rechtsuchende Person darzutun (G. Geisser / T. Zogg, a.a.O., N 3 zu Art. 45 VRP), worauf in der Publikation der angefochtenen Verfügung explizit hingewiesen wird. Enthält ein Rekurs mehrere Rechtsbegehren, so ist die Rechtsmittelbefugnis für jedes Begehren gesondert zu prüfen (U.P. Cavelti / T. Vögeli, a.a.O., Rz. 385).

e) Der Rekurrent führt hinsichtlich seiner Rekursbefugnis in der Rekurschrift vom 9. Oktober 2024 aus, dass er den Rekurs in eigenem Interesse führe. Seine enge Betroffenheit zeige sich durch die Teilnahme am Mitwirkungsverfahren und durch die Benutzung der Strasse auf seinem Weg zur Arbeit und wieder zurück. Er befahre den betroffenen Strassenabschnitt vier Mal pro Tag, aus beruflichen und privaten Gründen über 1'000 Mal pro Jahr.



f) Durch die Beteiligung an einem Mitwirkungsverfahren ist der Rekurrent, wie dargelegt, weder formell noch materiell beschwert, weshalb sich weitere Ausführungen dazu erübrigen. Somit ist für jedes Rechtsbegehren zu prüfen, inwieweit der Rekurrent über ein schutzwürdiges Interesse verfügt, bzw. inwiefern ein praktischer Nutzen aus einem erfolgreich geführten Rechtsmittel für ihn resultieren würde und ob der abzuwendende Nachteil die geforderte Schwere aufweist.

g) Zunächst ist festzuhalten, dass der Rekurrent einzig die vollumfängliche Aufhebung der angefochtenen Verkehrsordnung begehrt. Der Rekurrent wohnt am E.____-weg in Z.____. Seine Arbeitsstelle an der F.____-strasse in Y.____ liegt rund 4.1 km von seinem Wohnort entfernt, wobei die kürzeste Strecke zwischen den beiden Orten über die B.____- / C.____-strasse führt ([google.ch/maps](https://www.google.ch/maps)).

h) Mit Blick auf die verfügte Temporeduktion von 80 km/h auf 60 km/h im erwähnten Abschnitt könnte der praktische Nutzen für den Rekurrenten einzig darin bestehen, dass es ihm gestattet wäre, den betroffenen Strassenabschnitt von rund 350 m mit maximal 80 km/h statt 60 km/h zu befahren. Der Rekurrent behauptet in seinen Eingaben nicht, dass er aus einem Verzicht auf die Temporeduktion in zeitlicher Hinsicht einen (erheblichen) praktischen Nutzen ziehen könnte. Doch selbst unter der Annahme, dass der Rekurrent die Strasse mit 80 km/h befährt, so würde sich die Reisezeit je Weg um lediglich 5.2 Sekunden (Fahrzeit von 15.8 Sekunden bei 80 km/h ggn. 21.0 Sekunden bei 60 km/h) verlängern. In Anbetracht dieser minimalen Verlängerung der Reisezeit kann nicht die Rede davon sein, dass die tatsächliche Situation des Rekurrenten durch den Ausgang des Verfahrens in relevanter Weise unmittelbar beeinflusst werden könnte. Damit ist zugleich auch gesagt, dass der Rekurrent durch die Temporeduktion bloss geringfügig betroffen ist und daher kein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung der Verkehrsordnung besteht (vgl. dazu Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsordnungen, Zürich 2012, S. 207).

i) Soweit der Rekurrent in diesem Zusammenhang ausführt, dass von der Temporeduktion täglich rund 11'500 Personen betroffen seien, übersieht er, dass vorliegend seine eigene Rekursbefugnis zu prüfen ist und er sich dabei folglich nicht auf die angebliche Betroffenheit Dritter berufen kann.

j) Mit seinen weiteren Vorbringen hinsichtlich des Mitwirkungsverfahrens, zum Berechnungshorizont, zur Zweckentfremdung des Lärmsanierungskonzept, zur Belagssanierung, zur (Nicht-)Berücksichtigung des Wildwechsels usw. bewegt sich der Rekurrent ausserhalb des Streitgegenstandes, der durch die angefochtene Verkehrsordnung definiert und verengt, jedoch nicht erweitert werden kann (vgl. SJD RDRM.2023.54 vom 26. März 2024, Erw. 2.c ff; auffindbar auf publikationen.sg.ch). Daher sind seine diesbezüglichen Ausführungen insofern unbehelflich, als dass sich aus Vorbringen, die nicht den Streitgegenstand betreffen, auch kein schutzwürdiges



Interesse ableiten lässt. Somit erübrigt sich auch eine weitere Auseinandersetzung mit diesen Einwänden.

k) Zusammengefasst ergibt sich, dass der Rekurrent von der Verkehrsanordnung höchstens geringfügig betroffen ist und es ihm somit an einem schutzwürdigen Interesse zur Rekuserhebung mangelt, weshalb auf den Rekurs nicht einzutreten ist.

2. 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 Fr. 20.13.01 des Gebührentarifs für die Kantons- und Gemeindeverwaltung (sGS 821.5) ist dem Rekurrenten eine Entscheidgebühr von Fr. 750.– aufzuerlegen. Sie ist mit dem geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 1'500.– zu verrechnen. Im Restbetrag von Fr. 750.– wird der Kostenvorschuss zurückzuerstatte.



Demgemäss erlässt das Sicherheits- und Justizdepartement als

Entscheid

1.

Auf den Rekurs von A.____, Z.____, wird nicht eingetreten.

2.

A.____ bezahlt die Entscheidgebühr von Fr. 750.–. Diese wird mit dem geleisteten Kostenvorschuss in Höhe von Fr. 1'500.– verrechnet. Im Restbetrag von Fr. 750.– wird der Kostenvorschuss zurückerstattet.

Der Vorsteher:

Christof Hartmann
Regierungsrat