

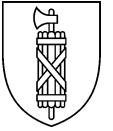


Fall-Nr.:	RDRM.2024.145
Stelle:	Generalsekretariat Sicherheits- und Justizdepartement
Instanz:	Sicherheits- und Justizdepartement
Publikationsdatum:	13.06.2025
Entscheiddatum:	11.04.2025

SJD RDRM.2024.145

Verkehrsordnung, Art. 8 Abs. 3 StrG. Die betroffene Gemeindestrasse dritter Klasse ist die kürzeste Verbindung zwischen einem Wohngebiet und einem Gewerbegebiet, weshalb sie insbesondere von der lokalen Bevölkerung, zu denen auch der Rekurrent zählt, als Ausweichstrecke benutzt wurde. Die Höchstgeschwindigkeit auf der Strasse beträgt 80 km/h. Ausweichstellen gibt es auf der 560 m langen und 3.5 m breiten Strasse keine. Nebst dem Ausweichverkehr wird die Strasse auch vom Langsamverkehr rege benutzt. Gemeindestrassen dritter Klasse dienen der übrigen Erschliessung sowie der Land- und der Forstwirtschaft. Sie stehen dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr nicht offen (Art. 8 Abs. 3 StrG). Das von der Gemeinde erlassene «Verbot für Motorwagen und Motorräder (Signal 2.13) mit Zusatz „land- und forstwirtschaftlicher Verkehr gestattet“» stellt die bestimmungsgemässe Nutzung der Strasse rechtlich sicher und erweist sich vor dem Hintergrund der Verminderung von Nutzungskonflikten sowie zur Beseitigung der Sicherheitsdefizite als recht- und verhältnismässig. Dass sich die Wegstrecke des Rekurrenten von seinem Wohnort zum Gewerbegebiet um rund 560 m verlängert, ändert daran nichts. Abweisung des Rekurses.

Den Entscheid finden Sie im angehängten PDF-Dokument.



RDRM.2024.145

Entscheid vom 11. April 2025

Rekurrent

A.____

gegen

Vorinstanz

Gemeinde Z.____,
Verfügung (Publikation) vom 18. November 2024

Verfahrensbeteiligte

Kantonspolizei, Klosterhof 12, 9001 St.Gallen

Betreff

Verkehrsordnung Gemeinde Z.____: C.____-strasse, Y.____ (Gemein-
destrasse 3. Klasse, Nr. 40), „Verbot für Motorwagen und Motorräder“
(Signal 2.13) mit Zusatztext «Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr ge-
stattet



Sachverhalt

A.

a) Die C.___-strasse (rote Gerade unten im Bild) in Y.___ führt von der D.___-strasse zur E.___-strasse. Es handelt sich dabei um eine Gemeindestrasse dritter Klasse. Die Fahrbahn weist eine Breite von 3.5 m (zzgl. beidseitiges Bankett à 25 cm) und eine Länge von rund 560 m auf. Weder gibt es auf dieser Strasse Ausweichstellen, noch einen geschützten Bereich oder ein Trottoir für den Langsamverkehr.

[Ausschnitt Planauszug]

b) Am 5. November 2024 verfügte der Gemeinderat Z.___ für die genannte Strasse ein Verbot für Motorwagen und Motorräder (Signal 2.13) (vgl. dazu Anhang 2 der Signalisationsverordnung [SR 741.21; abgekürzt SSV]) mit dem Zusatz «Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr gestattet». Die Verfügung wurde am 18. November 2024 publiziert.

B.

Gegen diese Verfügung erhob der an der F.___-strasse in Y.___ (blauer Kreis oben im Bild) wohnhafte A.___ (nachfolgend Rekurrent) mit Schreiben vom 28. November 2024 Rekurs beim Sicherheits- und Justizdepartement und beantragt die Aufhebung der Verkehrsanordnung. Zur Begründung macht er zusammengefasst geltend, dass die Strasse kürzlich teuer saniert worden sei. Wenn diese Strasse nur von land- und forstwirtschaftlichem Verkehr sowie Spaziergängern genutzt werden dürfe, so sei die Sanierung unverhältnismässig bzw. mit Blick auf die getätigten Investitionen und der durch die Sanierung verursachten Umweltbelastung nicht erforderlich gewesen. Die Strasse diene der heimischen Bevölkerung jedoch als Ausweichstrasse zu der oft wegen den umliegenden Einkaufszentren überlasteten G.___-strasse. Durch das Verbot schränke die Gemeinde die Nutzung ein, ohne einen Mehrwert für die Anwohner oder die Gemeinde zu schaffen. Weiter diene die Strasse der lokalen Bevölkerung als direkte Verbindung zu den Einkaufszentren H.___. Diese Verkaufsläden würden Waren anbieten, die einen Transport mit dem Auto oder einem anderen Motorfahrzeug erfordern würden. Aufgrund des Verbots müsse nun ein Umweg gefahren werden, wodurch die Umwelt zusätzlich belastet werde. Durch die Nutzung dieser Strasse werde auch der Kreisel beim McDonalds, der Autobahnanschluss und das Dorf Z.___ entlastet. Demgegenüber würden Motorfahrzeugnutzende auf dem Weg zur Arbeit in der Industrie X.___ oder in Fahrtrichtung W.___ aufgrund des Verbots gezwungen, entweder an den Einkaufszentren oder an der Schule Z.___ vorbeizufahren, was weder der Verkehrssicherheit noch der Umwelt diene. Schliesslich könne man auf der breiten (C.___-) Strasse entweder einen Fussgängerstreifen markieren und / oder das



Tempolimit auf 50 km/h oder gar 30 km/h reduzieren, womit dem Problem des schnellen Fahrens entgegengewirkt werde.

C.

a) Mit Vernehmlassung vom 30. Januar 2025 beantragt die Gemeinde Z.____ (nachfolgend Vorinstanz) die Abweisung des Rekurses. Auch die Kantonspolizei beantragt in ihrer Vernehmlassung vom 20. Januar 2025 die Abweisung des Rekurses. Die Vorinstanz wie auch die Kantonspolizei begründen ihre Anträge im Wesentlichen damit, dass die Verkehrsanordnung insbesondere zum Zweck der Verhinderung von Ausweichverkehr erlassen wurde. Auf die weiteren, weitestgehend deckungsgleichen Argumente der Vorinstanz und der Kantonspolizei wird in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

b) Die Vernehmlassungen wurden dem Rekurrenten mit Schreiben vom 11. Februar 2025 zur Kenntnisnahme zugestellt. Er verzichtete stillschweigend auf eine weitere Stellungnahme.

Erwägungen

1.

Die von Amtes wegen vorzunehmende Prüfung der Rekursvoraussetzungen ergibt, dass diese sowohl hinsichtlich der Rekursberechtigung als auch in Bezug auf die Frist- und Formerfordernisse erfüllt sind (Art. 43^{bis}, 45 Abs. 1, Art. 47 und 48 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege [sGS 951.1; abgekürzt VRP]). Auf den Rekurs ist einzutreten.

2.

a) Verkehrsbeschränkungen oder Anordnungen zur Regelung des Verkehrs können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden (Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes [SR 741.01; abgekürzt SVG]). Dabei können all jene Massnahmen getroffen werden, die im Rahmen der strassenverkehrsrechtlichen Bundesvorschriften zur Verfügung stehen und die nach dem Grundsatz der Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit zulässig sind (VerwGE B 2017/114 vom 4. September 2018 Erw. 2.1 mit Hinweisen).

b) Verkehrsanordnungen wie die vorliegende sind regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Die Abwägung der sich gegenüberstehenden Interessen muss in Würdigung der konkreten Situation erfolgen, wobei die Gewichtung der einzelnen Kriterien ins pflichtgemässe Ermessen der zuständigen Behörde fällt, der



insoweit ein erheblicher Gestaltungsspielraum zusteht. Dabei liegt es in der Natur der Sache, dass die Behörde nie den Ansprüchen aller Betroffenen gerecht werden kann. Die Verantwortung für die Zweckmässigkeit und Wirksamkeit der Massnahmen liegt dann auch in erster Linie bei der verfügenden Behörde, die allerdings gehalten ist, ihr Ermessen nach sachlichen Kriterien auszuüben. Ein Eingreifen der Rechtsmittelinstanz ist gerechtfertigt, wenn die verfügende Behörde von unhaltbaren tatsächlichen Annahmen ausgeht, bundesrechtswidrige Zielsetzungen verfolgt, bei der Ausgestaltung der Massnahme ungerechtfertigte Differenzierungen vornimmt oder notwendige Differenzierungen unterlässt oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lässt (vgl. bereits VerwGE B 2008/115 und 121 vom 19. Februar 2009 Erw. 2).

c) Zunächst führt die Vorinstanz aus, dass die C.____-strasse im Rahmen der Gesamtrevision des Gemeindestrassenplans, die im Frühjahr 2023 öffentlich aufgelegt hatte, von einer Gemeindestrasse zweiter Klasse in eine Gemeindestrasse dritter Klasse umklassiert worden sei. Dies vor dem Hintergrund, dass die C.____-strasse dem Zweck einer Gemeindestrasse zweiter Klasse (Groberschliessung des Baugebiets und Erschliessung grösserer Siedlungsgebiete ausserhalb des Baugebiets, vgl. Art. 8 Abs. 2 des Strassengesetzes [sGS 732.1; abgekürzt StrG]) nicht entsprochen habe, da sie lediglich rund zehn landwirtschaftliche Grundstücke erschliesse. Sie diene somit der übrigen Erschliessung sowie der Land- und Forstwirtschaft entsprechend Art. 8 Abs. 3 StrG und stehe damit dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr nicht offen (Art. 8 Abs. 3 2. Satz StrG).

d) Die Vorinstanz legt im Weiteren dar, dass die C.____-strasse im Jahr 2024 saniert worden sei, jedoch kein direkter Zusammenhang zur angefochtenen Verkehrsanordnung bestehe. Die Strasse sei zwischen 1965 und 1972 erstellt und zwischen 1973 und 1975 asphaltiert worden. Seither sei keine Sanierung mehr erfolgt. Konkret sei im Jahr 2024 zur Verbesserung der Tragfähigkeit sowie zur nachhaltigen Sanierung der Strassenoberbau mittels Zementstabilisierung gefestigt worden. Zudem sei die Strasse – innerhalb der bereits klassierten Flächen – um 0.5 m verbreitert worden, um den gestiegenen Anforderungen (Fahrzeugbreiten und -gewichte) gerecht zu werden. Des Weiteren seien Strassenbankette zur Entwässerung der Strasse erstellt worden. Diese Sanierung nach rund 45 Jahren sei notwendig geworden, um die Strasse im bisherigen Umfang zu erhalten. Damit erweise sich der Vorwurf des Rekurrenten, dass die Sanierung der C.____-strasse aufgrund der (nun) angeordneten Verkehrsbeschränkung unverhältnismässig geworden, als unbegründet.

e) Zwar ist weder die Gesamtrevision des Gemeindestrassenplans, noch die Sanierung der C.____-strasse im Jahr 2024 Gegenstand des vorliegenden Verfahrens, weshalb sich Ausführungen zur Verhältnismässigkeit der Sanierung – und damit auch zu den entsprechenden Vorbringen des Rekurrenten – erübrigen. Die Vorinstanz legt mit ihrer Vernehmlassung jedoch zutreffend den funktionalen Zweck



einer Gemeindestrasse dritter Klasse dar (vgl. Art. 8 Abs. 3 StrG). Diesem Zweck kommt bei der nachfolgenden Überprüfung der Verkehrsanordnung eine massgebende Bedeutung zu, wie zu zeigen sein wird.

3.

a) Gemäss Vorinstanz wurde die C.____-strasse in der Vergangenheit in zunehmendem Umfang als Umfahrungsstrasse genutzt, obschon dies ihrem Zweck widerentspreche und sie, aufgrund ihrer Beschaffenheit, dafür ungeeignet sei. Konkret werde auf dieser Strasse die Höchstgeschwindigkeit insbesondere aufgrund des schnurgeraden Verlaufs der Strasse häufig überschritten. Dies gefährde vor allem zu Fuss Gehende und Fahrrad Lenkende (nachfolgend Langsamverkehr). Zudem komme es, auch wegen der hohen, dort gefahrenen Tempi, immer wieder zu gefährlichen Manövern, da die Strasse weder für Motorfahrzeuge noch für den Langsamverkehr Ausweichstellen bzw. Trottoirs biete. Stattdessen würden die Motorfahrzeugführenden auf die angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Grundstücke ausweichen und dabei Landschäden verursachen oder sogar Zaunpfosten umfahren.

b) Aus dieser Begründung ergibt sich somit, dass mit der Verkehrsanordnung die Verkehrssicherheit insbesondere für den Langsamverkehr erhöht werden soll. Dass es sich dabei um ein öffentliches Interesse handelt, das seinerseits durch Art. 3 Abs. 4 SVG gedeckt ist, ist unbestritten, weshalb darauf nicht weiter einzugehen ist. Nebst dem, dass Verkehrsanordnungen im öffentliches Interesse liegen müssen, haben sie auch verhältnismässig zu sein – was nachfolgend zu prüfen ist.

c) Damit eine Verkehrsanordnung als verhältnismässig erachtet werden kann, muss sie zur Erreichung des angestrebten, im öffentlichen Interesse liegenden Ziels zunächst geeignet sein. Verlangt wird somit, dass die streitige Massnahme mit Blick auf den angestrebten Zweck Wirkungen zu entfalten vermag. Ungeeignet ist eine Massnahme dann, wenn sie mit Blick auf das angestrebte Ziel keine nennenswerte Wirkung zeigt oder der Eintritt der Wirkung ungewiss ist. Das weitere Kriterium der Erforderlichkeit ist dann als erfüllt zu erachten, wenn zwischen mehreren gleich geeigneten Massnahmen diejenige ergriffen wird, die milder ist bzw. weniger schwer in das betroffene Grundrecht eingreift. Mit anderen Worten darf die staatliche Handlung, mit der ein Eingriff in ein Grundrecht einhergeht, nicht über das hinausgehen, was in sachlicher, räumlicher, zeitlicher und personeller Hinsicht zur Erreichung des Zwecks unerlässlich ist. Schliesslich muss sich der Eingriffszweck im Verhältnis zur Eingriffswirkung im konkreten Fall bewähren, was unter dem Begriff der Zumutbarkeit oder der Verhältnismässigkeit im engeren Sinn zusammengefasst wird. Dazu sind die Interessen des Gemeinwesens am Eingriff gegen die entgegenstehenden, spezifischen Interessen der Grundrechtsträgerinnen und –träger abzuwägen. So muss der angestrebte Zweck in einem vernünftigen Verhältnis zu den Belastungen stehen, die den Privaten auferlegt werden (BGE 144 II 16 Erw. 2.2 und 144 I 126 Erw. 8.1; P. Tschannen



/ M. Müller / M. Kern, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Aufl., Bern 2022, N 452 ff., S. 173 ff.; R. J. Schweizer, St.Galler Kommentar, 3. Aufl., 2014, N 38 ff. zu Art. 36 der Bundesverfassung [SR 101; abgekürzt BV]).

d) Dass das in Erw. 3.a) beschriebene Sicherheitsdefizit auf der C.___-strasse besteht und diesem Risiko mit dem gewählten (beschränkten) Fahrverbot für Motorfahrzeuge wirksam begegnet werden kann, wird vom Rekurrenten zu Recht nicht bestritten. Damit erweist sich die Verkehrsordnung als geeignet.

e) Mit seinem Vorbringen, dass auch eine Reduzierung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h bzw. 30 km/h und / oder die Markierung eines Fussgängerstreifens verfügt werden könnte, bestreitet der Rekurrent die Erforderlichkeit der gewählten Verkehrsordnung und schlägt damit mildere Alternativmassnahmen vor. Die Vorinstanz führt in diesem Zusammenhang zu Recht aus, dass die Strasse selbst bei einer Temporeduktion noch zu schmal wäre, um ein gefahrloses Kreuzen von zwei Motorfahrzeugen zu ermöglichen, ohne dass diese dabei auf die angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücke ausweichen müssten. Die Kantonspolizei weist zudem darauf hin, dass eine Temporeduktion auf der C.___-strasse nach Art. 2a Abs. 3 f. («Tempo-30-Zone» grundsätzlich nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig) und Art. 22 Abs. 3 SSV nicht zulässig wäre, da die Strasse nicht durch beidseitig dicht bebauten Gebiet führe. Schliesslich seien – so die Kantonspolizei weiter – auch die Voraussetzungen für die Erstellung eines Fussgängerstreifens nicht erfüllt. Konkret könne auch ohne vertiefte Prüfung nicht davon ausgegangen werden, dass die Minimalwerte von durchschnittlich 3'000 Fahrzeugen pro Tag und 100 Querenden in fünf nicht zwingend aufeinander folgenden Stunden pro Tag nicht erreicht werden. Die Ausführungen der Vorinstanz und der Kantonspolizei sind zutreffend und andere mildere Massnahmen als das (beschränkte) Fahrverbot sind nicht ersichtlich. So fällt auch die Schaffung von Ausweichstellen mit Blick auf die Funktion einer Gemeindestrasse dritter Klasse ausser Betracht. Zwar würde dadurch ein Kreuzen von Motorfahrzeugen ermöglicht werden. Dies stünde jedoch Art. 8 Abs. 3 2. Satz entgegenstehen, wonach Gemeindestrassen dritter Klasse dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr nicht offen stehen. Somit erweist sich die Verkehrsordnung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit als erforderlich.

f) Vorliegend besteht der Eingriff, wie der Rekurrent selbst vorbringt, darin, dass er die C.___-strasse nicht mehr wie bisher nutzen kann bzw. zukünftig eine andere, ggf. weitere Strecke auf sich nehmen muss, um bspw. die Einkaufszentren nördlich der C.___-strasse zu erreichen. Konkret verlängert sich die Strecke zur «Umfahrung» der C.___-strasse via G.___- und H.___-strasse um rund 740 m (1'300 m – 560 m; geoportal.ch). Dem gegenüber steht – wie dargelegt – das öffentliche Interesse an der Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere zugunsten des Langsamverkehrs. Zwar mag es zutreffen, dass



der Rekurrent durch diesen «Umweg» aufgrund der guten Auslastung der östlich der C.____-strasse gelegenen G.____-strasse (und anschliessend der H.____-strasse) einen geringen Zeitverlust erleidet. Mit Blick auf die bestehenden Gefahren durch den motorisierten Individualverkehr, die mit Verkehrsordnung beseitigt werden sollen, erscheint der Eingriff für den Rekurrenten als unerhlich und ist daher von ihm hinzunehmen. Ebenso erscheint die durch die Umfahrung erhöhte Umweltbelastung dermassen marginal, dass dieser «Eingriff» hinter dem öffentlichen Interesse zurücktreten muss. Wenn der Rekurrent schliesslich vorbringt, dass die C.____-strasse für die heimische Bevölkerung eine Ausweichstrasse darstelle, die bei Überlastung des übrigen Strassennetzes genutzt werden könne, so ist abermals darauf hinzuweisen, dass der Zweck der C.____-strasse als Gemeindestrasse dritter Klasse darin besteht, die angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücke zu erschliessen, wobei sie dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr nicht offen steht. Gerade das Ausweichen der heimischen Bevölkerung auf die C.____-strasse und die damit verbundenen Gefahren stellen gemäss Vorinstanz den Hauptgrund für den Erlass dieser Verkehrsordnung dar. Insofern zielen diese Vorbringen ins Leere und die Verkehrsordnung ist zumutbar.

g) Nach dem Dargelegten erweist sich die Verkehrsordnung als recht- und verhältnismässig, womit der Rekurs abzuweisen.

4.

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. 1'000.– aufzuerlegen. Sie ist mit dem geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 500.– zu verrechnen.



Demgemäss erlässt das Sicherheits- und Justizdepartement als

Entscheid

1.

Der Rekurs von A.____, Y.____, wird abgewiesen.

2.

A.____ wird eine Entscheidgebühr von Fr. 1'000.– auferlegt.

Der von A.____ geleistete Kostenvorschuss in Höhe von Fr. 500.–
wird angerechnet.

Der Vorsteher:

Christof Hartmann
Regierungsrat