



Fall-Nr.: B 2005/229
Stelle: Verwaltungsgericht
Rubrik: Verwaltungsgericht
Publikationsdatum: 09.05.2006
Entscheiddatum: 09.05.2006

Entscheid des Verwaltungsgerichts vom 9. Mai 2006

Verkehrsbeschränkungen, Art. 3 Abs. 4 SVG (SR 741.01).

Gewichtsbeschränkungen auf Brücken dürfen nur angeordnet werden, wenn sie notwendig sind. Eine Notwendigkeit war im konkreten Fall nicht nachgewiesen, weshalb die Angelegenheit zur Einholung eines Gutachtens an die Vorinstanz zurückgewiesen wurde (Verwaltungsgericht, B 2005/229).

Anwesend: Präsident Prof. Dr. U. Cavelti; Verwaltungsrichter Dr. E. Oesch-Frischkopf, lic. iur. A. Linder, Dr. B. Heer, lic. iur. A. Rufener; Gerichtsschreiber lic. iur. Th. Vögeli

In Sachen

G. AG,

Beschwerdeführerin,

gegen

Justiz- und Polizeidepartement des Kantons St. Gallen, Oberer Graben 32, 9001 St. Gallen,

Vorinstanz,



betreffend

Verkehrsordnungen in Krummenau, Mogelsberg, Stein und Wattwil (Höchstgewicht 36 bzw. 38 t)

hat das Verwaltungsgericht festgestellt:

A./ Mit Verfügung vom 1. Dezember 2004 erliess das Polizeikommando des Kantons St. Gallen unter anderem folgende Verkehrsordnungen:

"Krummenau, Schwägalpstrasse, Brücke Luterer-Ennetbühl; Schwäg-alpstrasse, Brücke Luterer-Seebengatter: Höchstgewicht 38 t (Signal Nr. 2.16), mit Vorsignalisation in Neu St. Johann und Kanton Appenzell Ausserrhoden."

"Mogelsberg, Hoffeldstrasse, Nähe Aach, Brücke über Aachbach; Hoffeldstrasse, Brücke Aachbach 1; Hoffeldstrasse, Brücke Aachbach 2 (da die beiden Brücken unmittelbar aufeinander folgen, nur Signalisation in Fahrrichtung vor Brücke Aachbach 1 bzw. Brücke Aachbach 2): Höchstgewicht 38 t (Signal Nr. 2.16), mit Vorsignalisation in Hoffeld und östlich der Verzweigung nach Mogelsberg."

"Stein, Kantonsstrasse, Brücke über die Thur: Höchstgewicht 36 t (Signal Nr. 2.16), zusätzlich zu bestehenden Signalisationen Mindestabstand 20 m und dem Gegenverkehr Vortritt lassen bzw. Vortritt vor dem Gegenverkehr (Verfügung vom 8. Januar 2001) mit Vorsignalisation in Gams, Wattwil, und Neu St. Johann."

"Wattwil, Poststrasse, Brücke über die Thur: Höchstgewicht 38 t (Signal Nr. 2.16), zusätzlich zu bestehenden Signalisationen Mindestabstand 30 m und dem Gegenverkehr Vortritt lassen bzw. Vortritt vor dem Gegenverkehr (Verfügung vom 8. Januar 2001) mit Vorsignalisation in Wattwil."

Die Verkehrsordnungen wurden im kantonalen Amtsblatt vom 6. Dezember 2004 publiziert. Allfälligen Rekursen wurde die aufschiebende Wirkung entzogen.



St.Galler Gerichte

B./ Gegen diese Verkehrsanordnungen erhoben die G. AG, Lichtensteig, und die Arbeitgebervereinigung Region Toggenburg mit Eingaben vom 10. bzw. 13. Dezember 2004 Rekurs beim Justiz- und Polizeidepartement. Die G. AG stellte den Antrag, auf die Gewichtsbeschränkungen sei zu verzichten, allenfalls seien sie durch ein Kreuzungsverbot für Lastwagen zu ersetzen. Zur Begründung führte sie im wesentlichen an, die Massnahmen verstiesse gegen den Grundsatz der Verhältnismässigkeit. Ein Kreuzungsverbot sei die mildere Massnahme, welche zudem grössere Wirkung erziele. Der Wirtschaftsstandort Toggenburg werde beeinträchtigt, und es entstünden enorme Umwege. Ausserdem seien gewisse Brücken erst kürzlich saniert worden.

Die Arbeitgebervereinigung Region Toggenburg beantragte, auf die Gewichtsbeschränkungen unter 40 Tonnen sei zu verzichten und es seien die erforderlichen baulichen Massnahmen, welche die langfristige Sicherung der unbeschränkten Passage der Toggenburger Hauptverkehrswege garantierten, ins Strassenbauprogramm aufzunehmen. Das Toggenburg sei darauf angewiesen, dass die Erschliessung durch Strassen nicht zusätzlich eingeschränkt werde. Die für die Thurbrücke in Wattwil angeordnete Gewichtsbeschränkung verursache einen provokativen Zustand, da das Industriegebiet links der Thur mit 40-Tonnen-Lastwagen nicht mehr erreicht werden könne.

Die Kantonspolizei beantragte in ihrer Vernehmlassung vom 7. Januar 2005 die Abweisung der Rekurse. Zur Begründung hielt sie im wesentlichen fest, Ausgangspunkt für die Massnahmen sei das per 1. Januar 2005 auf 40 Tonnen angehobene zulässige Betriebsgewicht von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen sowie die Festlegung des zulässigen Höchstgewichts des unbegleiteten kombinierten Verkehrs auf 44 Tonnen. Gemäss Berechnungen des Tiefbauamtes seien bei den Brücken die von den Normen vorgeschriebenen Sicherheitsfaktoren nicht eingehalten. Die Massnahmen dienten der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und schützten zudem die Bauwerke.

Die Gemeinderäte Stein, Nesslau-Krummenau und Wattwil beantragten in ihren Vernehmlassungen vom 11. bzw. 18. und 20. Januar 2005 sinngemäss die Gutheissung der Rekurse. Der Gemeinderat Mogelsberg führte in seiner Stellungnahme



St.Galler Gerichte

vom 12. Januar 2005 aus, er könne die Notwendigkeit der Beschränkungen mangels Unterlagen nicht beurteilen.

Das Tiefbauamt nahm durch Mitbericht vom 19. Januar 2005 zu den Rekursen Stellung. Am 3. März 2005 erläuterte es auf Aufforderung des Justiz- und Polizeidepartements die dem Mitbericht beigelegten Berechnungen des Datenbankprogramms "Truck".

In ihrer Replik vom 21. März 2005 beantragte die G. AG, es seien Gutachten aussenstehender Experten zu erstellen und die Berechnungen nach dem Programm "Truck" nochmals durchzuführen, wobei für Fahrzeuge über 32 Tonnen ausschliesslich von Sattelschleppern auszugehen sei.

Am 17. Juni 2005 liess sich das Tiefbauamt zur Replik der G. AG vernehmen.

Am 22. September 2005 äusserte sich das Tiefbauamt zu verschiedenen vom Justiz- und Polizeidepartement gestellten Fragen im Zusammenhang mit dem Rechenprogramm "Truck". Die G. AG nahm dazu am 20. Oktober 2005 Stellung, und das Tiefbauamt liess sich zu dieser Stellungnahme am 21. November 2005 vernehmen.

Das Justiz- und Polizeidepartement wies die Rekurse der G. AG und der Arbeitgebervereinigung Region Toggenburg mit Entscheid vom 8. Dezember 2005 ab, soweit es darauf eintrat. Es erwog, Gegenstand der angefochtenen Verfügung seien ausschliesslich strassenverkehrsrechtliche Anordnungen. Der Strassenbau bzw. -ausbau sei nicht im Strassenverkehrsrecht geregelt, und das für Verkehrsanordnungen zuständige Polizeikommando sei für strassenbauliche Massnahmen nicht zuständig. Soweit daher die Arbeitgebervereinigung Region Toggenburg beantrage, die erforderlichen baulichen Massnahmen zur Verstärkung der Brücken seien ins Strassenbauprogramm aufzunehmen, sei auf den Rekurs mangels sachlicher und funktioneller Zuständigkeit nicht einzutreten. Weiter erwog das Justiz- und Polizeidepartement, das Tiefbauamt habe das Rechenprogramm "Truck" verwendet. Dieses erlaube als "Filter" eine rasche Beurteilung der Befahrbarkeit von Brücken innerhalb eines bestimmten Konfidenzbereichs, indem es Vergleichswerte der Maximalbeanspruchung am Haupttragwerk unter den tatsächlichen Verkehrslasten und



den für die Brücken massgebenden Normverkehrslasten liefere. Das offenbar auch in anderen Kantonen und beim Bund verwendete Rechenprogramm beruhe auf dem Fachwissen und der Erfahrung der Brückenbaufachleute. Es bestehe daher kein Anlass, an den Schlussfolgerungen des Tiefbauamtes in bezug auf die Tragfähigkeit der fraglichen Brücken zu zweifeln und auf die beantragte Einholung von Gutachten könne verzichtet werden, zumal dies mit erheblichen Kosten verbunden wäre. Aufgrund der fachlichen Beurteilung liessen die Tragfähigkeiten der fraglichen Brücken höhere Lasten als 36 Tonnen (Stein) bzw. 38 Tonnen (Krummenau, Mogelsberg und Wattwil) nicht zu. Daraus ergebe sich, dass der Schutz der Brücken und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer auf den fraglichen Strassenabschnitten die verfügbaren Verkehrsbeschränkungen notwendig machten. Andere, weniger einschneidende Massnahmen, welche die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und den Schutz der Brücken im gleichen Masse gewährleisteten, seien nicht ersichtlich. Im übrigen seien die mit den umstrittenen Verkehrsanordnungen verbundenen Nachteile zumindest teilweise von vorübergehender Dauer, da die Brücken in Wattwil, Mogelsberg und Stein künftig erneuert bzw. saniert und verstärkt würden. Die Verfügung erweise sich damit als verhältnismässig, weshalb die Rekurse abzuweisen seien.

C./ Mit Eingabe vom 19. Dezember 2005 erhob die G. AG Beschwerde beim Verwaltungsgericht mit dem Antrag, der Rekursentscheid vom 8. Dezember 2005 sei aufzuheben und die Vorinstanz sei anzuweisen, die Verfügung vom 1. Dezember 2004 durch unabhängige Experten überprüfen zu lassen mit dem Ziel, die fraglichen Verkehrsanordnungen weitestgehend rückgängig zu machen, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten des Staates. Zur Begründung wird im wesentlichen vorgebracht, die Hauptkritik an den Verkehrsanordnungen habe darauf beruht, dass diese auf der Grundlage des Programms "Truck" erfolgt seien, welches ernsthaft in Frage gestellt worden sei. Trotzdem werde der Entscheid beinahe ausschliesslich mit Daten dieses Computerprogramms begründet mit dem Vorwand, die Einholung von Gutachten wäre mit erheblichen Kosten verbunden. Auf die weiteren Vorbringen in der Beschwerde wird, soweit wesentlich, in den nachstehenden Erwägungen eingegangen.

Das Justiz- und Polizeidepartement schliesst in seiner Vernehmlassung vom 17. Januar 2006 unter Hinweis auf die Ausführungen im angefochtenen Entscheid auf Abweisung der Beschwerde.



Darüber wird in Erwägung gezogen:

1./ a) Die sachliche Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts zur Behandlung der Beschwerde gegen den Rekursentscheid des Justiz- und Polizeidepartements ist gegeben (Art. 59bis Abs. 1 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege, sGS 951.1, abgekürzt VRP). Die Beschwerdeführerin ist grundsätzlich zur Ergreifung des Rechtsmittels legitimiert (Art. 64 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 45 Abs. 1 VRP). Die Beschwerdeeingabe vom 19. Dezember 2005 wurde rechtzeitig eingereicht und enthält einen Antrag, eine Sachdarstellung und eine Begründung. Ausserdem wurde sie innert angesetzter Nachfrist unterzeichnet (Art. 64 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 47 Abs. 1 und Art. 48 Abs. 1 und 2 VRP). Insoweit sind die Sachurteilsvoraussetzungen erfüllt.

b) Nicht näher einzutreten ist auf die Beschwerde, soweit die Eingaben der Beschwerdeführerin an das Justiz- und Polizeidepartement als integrierende Bestandteile der Beschwerdebegründung bezeichnet werden. In der Beschwerdeschrift bzw. der Beschwerdebegründung ist im einzelnen darzulegen, inwiefern der angefochtene Entscheid auf einer unrichtigen bzw. unvollständigen Sachverhaltsfeststellung oder einer unrichtigen Rechtsanwendung beruht. Pauschale Verweisungen auf Eingaben in vorhergehenden Verfahren genügen der Begründungspflicht nicht. Es ist nicht Aufgabe des Verwaltungsgerichts, in den Eingaben der Beteiligten an die Vorinstanz nach Gründen zu suchen, weshalb der angefochtene Entscheid unrichtig sein könnte. Soweit jedoch in der Beschwerdebegründung auf genau bezeichnete Teile der Rekurschrift verwiesen wird, ist ein solcher Hinweis zulässig (vgl. Cavelti/Vögeli, Verwaltungsgerichtsbarkeit im Kanton St. Gallen, St. Gallen 2003, Rz. 921 mit Hinweisen). Einzutreten ist somit grundsätzlich auf diejenigen Rügen, die in der Beschwerdeeingabe vom 19. Dezember 2005 erhoben werden, sowie auf die konkreten Hinweise auf Vorbringen in den Eingaben an die Vorinstanz.

c) In einem Punkt ist die Vorinstanz auf den Rekurs mangels Anfechtungsobjekts bzw. mangels sachlicher und funktioneller Zuständigkeit nicht eingetreten. Dies betraf ein Begehren der Arbeitgebervereinigung Region Toggenburg. Diese hat den Rekursentscheid nicht angefochten. Auf den Rekurs der G. AG ist die Vorinstanz vollumfänglich eingetreten, insbesondere hat sie deren Legitimation zu Recht bejaht.



Nach Art. 64 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 45 Abs. 1 VRP ist zur Erhebung des Rekurses bzw. der Beschwerde berechtigt, wer an der Aenderung oder Aufhebung der Verfügung oder des Entscheides ein eigenes schutzwürdiges Interesse dartut. Die Beschwerdeführerin ist eine im Bereich Kieserzeugung, Beton, Transport und Entsorgung tätige Unternehmung mit Sitz in Lichtensteig. Sie ist daher von den verfügbaren Gewichtsbeschränkungen für die Brücken im Toggenburg in ihren eigenen schutzwürdigen Interessen unmittelbar berührt.

2./ Nach Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01, abgekürzt SVG) können Verkehrsanordnungen erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern.

Die streitigen Verkehrsanordnungen bezwecken die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer sowie den Schutz der betroffenen Strassen bzw. Brücken. Die Beschwerdeführerin stellt die gesetzliche Grundlage der Anordnungen und das öffentliche Interesse an Gewichtsbeschränkungen zum Schutz von Verkehrsteilnehmern sowie Bauwerken bzw. Brücken grundsätzlich nicht in Frage. Sie rügt vielmehr, Vorinstanz und verfügende Behörde seien aufgrund unrichtiger bzw. unvollständiger Sachverhaltsfeststellungen zu Unrecht davon ausgegangen, die Gewichtsbeschränkungen seien zum Schutz der Brücken notwendig.

a) Das Polizeikommando als verfügende Behörde stellte vollumfänglich auf die Fachkunde des Tiefbauamtes ab. Dieses ermittelte die Grundlagen für die Gewichtseinschränkungen mittels des Rechenprogramms "Truck". Die Vorinstanz übernahm die Charakterisierung dieses Rechenprogramms durch das Tiefbauamt und hielt fest, das Programm werde offenbar auch in anderen Kantonen und beim Bund verwendet und beruhe auf dem Fachwissen und der Erfahrung der Brückenbaufachleute. Es bestehe daher kein Anlass, an den Schlussfolgerungen des Tiefbauamtes in bezug auf die Tragfähigkeit der fraglichen Brücken zu zweifeln, und auf die beantragte Einholung von Gutachten könne verzichtet werden, zumal dies mit erheblichen Kosten verbunden wäre.



b) Die Beschwerdeführerin beantragte im Rekurs ausdrücklich die Einholung eines Gutachtens. Die Einholung eines Gutachtens liegt im Ermessen der entscheidenden Behörde. Angezeigt ist der Beizug eines Sachverständigen vor allem dann, wenn der Behörde die zum Entscheid erforderliche Sachkunde über umstrittene Tatsachen fehlt, was insbesondere bei Fragen der Naturwissenschaft oder Technik der Fall ist (vgl. F. Gygi, Bundesverwaltungsrechtspflege, 2. Aufl., Bern 1983, S. 276; Rhinow/Koller/Kiss, Öffentliches Prozessrecht und Justizverfassungsrecht des Bundes, Basel/ Frankfurt am Main 1996, Rz. 1136; Cavelti/Vögeli, a.a.O., Rz. 976). Zwar kann sich die Behörde auch auf die Fachkunde der Verwaltung stützen und auf den Beizug eines aussenstehenden Experten verzichten (GVP 2001 Nr. 12, GVP 1986 Nr. 43). Nicht alle Stellungnahmen fachkundiger Behörden sind jedoch Amtsberichte mit der Eigenschaft eines Sachverständigengutachtens. Insbesondere Vernehmlassungen in einem Rechtsmittelverfahren haben den Charakter von Parteiaussagen (Cavelti/Vögeli, a.a.O., Rz 974), weshalb der Beweiswert solcher Aeusserungen gegenüber einem Gutachten gemindert ist (GVP 2001 Nr. 12).

c) Im vorliegenden Fall stützte sich die verfügende Behörde auf das Fachwissen einer Verwaltungsstelle. Diese wurde von der Rekursinstanz aufgefordert, das Rechenprogramm "Truck" zu erläutern. Die Vorinstanz hat die Beurteilung der fachkundigen Behörde übernommen. Für die Vorinstanz, aber auch für das Verwaltungsgericht, sind die Feststellungen und Schlussfolgerungen des Tiefbauamtes mangels Fachkunde nicht nachvollziehbar. Die Feststellungen und deren Würdigung erfordern spezifisches Fachwissen, insbesondere aus dem Bereich der Statik und/oder der Baukunde. Das Tiefbauamt befand sich zudem in einer ähnlichen Stellung wie eine Behörde, deren Entscheid angefochten ist, stützte sich das Polizeikommando bei der Verfügung der Gewichtsbeschränkungen doch auf ihre Fachkunde. Hinzu kommt, dass die Vorinstanz selbst die Berechnungen mit dem Programm "Truck" in einzelnen Punkten als unzulänglich qualifiziert hat. Sie bemängelte, dass die Vergleichswerte für 36- bzw. 38-Tonnen-Einzelfahrzeuge nicht berücksichtigt worden seien, dass Einzelfahrzeuge auch ohne Ausnützung des höchstzulässigen Betriebsgewichts auf den Strassen zirkulieren würden und Diskrepanzen zwischen den den Berechnungen zugrundeliegenden Geschwindigkeiten und den vor Ort zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bestünden.



Die Vorinstanz zog aus den Truck-Datenblättern somit auch eigene Schlüsse. Angesichts ihres fehlenden Fachwissens stehen diese Schlussfolgerungen allerdings auf einer unsicheren Grundlage. Sie vermögen jedenfalls die Notwendigkeit einer Gewichtseinschränkung auf den fraglichen Brücken nicht zu erhärten.

d) Die Beschwerdeführerin beanstandet, es gebe sonst nirgends Gewichtsbeschränkungen von 5 bzw. 10 Prozent unter der Sollnutzlast. Dieses Argument ist nicht von der Hand zu weisen. Jedenfalls muss davon ausgegangen werden, dass bei den Höchstgewichten eine gewisse Sicherheitsmarge einbezogen wird. Es ist nicht auszuschliessen, dass auf den fraglichen Brücken neben einem 36 bzw. 38 Tonnen schweren Lastwagen gleichzeitig noch eine gewisse Anzahl Personenwagen oder leichte Nutzfahrzeuge verkehren. Dies bedeutet, dass mit einer relativ grossen Sicherheitsmarge gerechnet werden muss, da ein Personenwagen bzw. ein Lieferwagen bis 3,5 Tonnen wiegen kann (Art. 11 Abs. 2 lit. a und lit. e i.V. mit Art. 12 Abs. 1 lit. d der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge, SR 741.41). Sodann ist auf der Postbrücke in Wattwil und der Thurbrücke in Stein zwar ein Kreuzungsverbot bzw. ein Mindestabstand für Lastwagen signalisiert, doch ist es auf diesen Brücken von der Fahrbahnbreite her ohne weiteres möglich, dass gleichzeitig zwei schwere Lastwagen die Brücke befahren. Jedenfalls kann auch bei signalisierten Kreuzungsverboten und Mindestabständen nicht ausgeschlossen werden, dass sich zwei Lastwagen gleichzeitig auf der Brücke befinden, und ausserdem wird es als zulässig erachtet, wenn sich gleichzeitig mit einem Lastwagen noch Personenwagen auf der Brücke befinden. Unter diesen Umständen überzeugt es nicht, dass bei den besagten Brücken das Befahren mit einem Lastwagen von 36 bzw. 38 Tonnen Gewicht noch als zulässig erachtet wird, das Befahren mit einem Lastwagen von 40 Tonnen aber nicht.

Weiter macht die Beschwerdeführerin geltend, die Mängel des Computerprogramms "Truck" zeigten sich darin, dass das Programm bei Brücken mit kürzerer Spannweite als die Fahrzeuge zum Ergebnis 38 t kommen könne, nachdem die Maximalbelastung des schwerstmöglichen Fahrzeuges bei 28 t liege. Bei den "Truck"-Datenblättern sind zwar Angaben zur Spannweite der Brücken vermerkt. Es finden sich Angaben zu "effektiven" und "reduzierten" Spannweiten. Ob die angeführten Zahlen die Länge in Metern zum Ausdruck bringen, ist wahrscheinlich, aber aufgrund der Akten nicht



eindeutig. Einzelne Spannweiten liegen erheblich unter einem Wert von 10 (Metern ?). Unter diesen Umständen ist das Argument der Beschwerdeführerin nachvollziehbar, es sei bei der Anwendung des Programms fälschlicherweise gar nicht berücksichtigt worden, dass bei einzelnen Fahrzeugarten (Dreiachs- oder Vierachs-Lastwagen) gar nicht alle Achsen gleichzeitig auf einer Brücke mit geringer Spannweite stehen könnten. Nach den Grundlagen des Tiefbauamts für die Modellrechnungen beträgt der Radstand einzelner Fahrzeugtypen bzw. Fahrzeugkombinationen jedenfalls erheblich mehr als 10 Meter.

Die Art der Fahrzeuge, insbesondere auch die Achsanordnung, kann nach der plausiblen Darstellung der Beschwerdeführerin einen erheblichen Einfluss auf die Belastung einer Brücke haben. Daher ist zu prüfen, ob eine Gewichtsbeschränkung allenfalls nur für gewisse Fahrzeugarten anzuordnen ist. Das Tiefbauamt hält zwar in seiner Stellungnahme fest, es mache keinen Sinn, die Berechnungen (mit dem Programm Truck) für bestimmte Fahrzeugkategorien durchzuführen, zumindest solange nicht, als die Strassenverkehrsgesetzgebung entsprechende Verbotssignale nicht vorsehe. Ob diese Ausführungen zutreffend sind, erscheint fraglich. Die Zulässigkeit einer entsprechenden Signalisation wäre vom Polizeikommando zu beurteilen. Art. 64 Abs. 5 der Signalisationsverordnung (SR 741.21) sieht jedenfalls vor, dass der Geltungsbereich von Signalen mittels einer Zusatztafel konkretisiert werden kann, wobei ein Symbol oder eine Aufschrift bedeutet, dass ein Signal nur für die auf der Tafel dargesellte Verkehrsart gilt (lit. a), oder dass mittels dem Wort "ausgenommen" oder "gestattet" ein Signal für eine entsprechende Verkehrsart nicht gilt (lit. b). Ob solche Ausnahmen für bestimmte Fahrzeugarten bzw. Lastwagenkategorien signalisiert werden können, ist wie erwähnt vom Polizeikommando zu beurteilen.

Die unbeschränkte Zufahrt der auf öffentlichen Strassen zugelassenen Lastwagen ist jedenfalls von erheblichem öffentlichen Interesse, weshalb Beschränkungen nur bei ausgewiesener Notwendigkeit gerechtfertigt sind. Allein der Umstand, dass das Tiefbauamt über Fachkunde verfügt, rechtfertigte im vorliegenden Fall den Verzicht auf die beantragte Einholung eines Gutachtens nicht. Nachdem die Beschwerdeführerin ausdrücklich die Einholung eines Gutachtens verlangt hatte, war es insbesondere auch nicht zulässig, ein solches unter Hinweis auf die Kosten zu verweigern. Die



Rekurrentinnen hätten zur Leistung eines Kostenvorschusses für die Barauslagen des Beweisverfahrens verpflichtet werden können (Art. 96 VRP).

e) Aufgrund der vorstehenden Erwägungen gelangt das Verwaltungsgericht zum Schluss, dass die Einwendungen der Beschwerdeführerin gegen die Feststellungen des Tiefbauamtes und die von diesem getroffenen Schlussfolgerungen mittels einer Expertise zu überprüfen sind. Der Anspruch der Beschwerdeführerin auf rechtliches Gehör umfasste unter anderem den Anspruch, dass formrichtig angebotene Beweismittel abgenommen werden, soweit sie erhebliche Tatsachen betrafen und geeignet waren, über die streitige Tatsache Beweis zu erbringen (vgl. statt vieler BGE 117 Ia 268 f.). Der Verzicht auf die beantragte Einholung eines Gutachtens verletzte den Anspruch der Beschwerdeführerin auf rechtliches Gehör. Im vorliegenden Fall rechtfertigt es sich, die Angelegenheit zur Einholung eines Gutachtens an die Vorinstanz zurückzuweisen. Das Verwaltungsgericht verfügt zwar in bezug auf die Feststellung des Sachverhalts über dieselbe Kognition wie die Vorinstanz, was eine Heilung des Verfahrensfehlers im Beschwerdeverfahren grundsätzlich zuliesse (vgl. Cavelti/Vögeli, a.a.O., Rz. 990). Die Expertise hat im Streitfall eine zentrale Bedeutung. Der Beschwerdeführerin ginge eine Rechtsmittelinstanz verloren, wenn das Gutachten im Beschwerdeverfahren eingeholt würde. Zudem handelt es sich um eine Materie, bei der der Verwaltung unter Umständen ein gewisser Beurteilungsspielraum zukommt. Dies rechtfertigt eine Rückweisung der Streitsache (Art. 64 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 56 Abs. 2 VRP). Folglich ist die Beschwerde gutzuheissen. Der Rekursentscheid vom 8. Dezember 2005 ist aufzuheben, und die Angelegenheit ist zur Einholung einer Expertise und zu neuer Beurteilung und Entscheidung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Dem Rekurs ist die aufschiebende Wirkung gestützt auf Art. 64 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 51 Abs. 1 VRP allerdings weiterhin zu entziehen, bis eine allfällige Notwendigkeit einer Gewichtslimite definitiv geklärt ist.

3./ Dem Verfahrensausgang entsprechend gehen die amtlichen Kosten des Beschwerdeverfahrens zulasten des Staates (Art. 95 Abs. 1 VRP). Eine Entscheidungsgebühr von Fr. 2'000.-- ist angemessen (Ziff. 382 Gerichtskostentarif, sGS 941.12). Auf ihre Erhebung ist zu verzichten (Art. 95 Abs. 3 VRP). Der Beschwerdeführerin ist der geleistete

Kostenvorschuss von Fr. 2'000.-- zurückzuerstatten.



St.Galler Gerichte

Die Beschwerdeführerin hat Anspruch auf eine ausseramtliche Entschädigung (Art. 98bis VRP). Da sie nicht anwaltlich vertreten ist, ist ihr lediglich eine Umtriebsentschädigung zuzusprechen. Das Verwaltungsgericht erachtet eine Entschädigung von Fr. 500.-- als angemessen.

Demnach hat das Verwaltungsgericht zu Recht erkannt:

1./ Die Beschwerde wird gutgeheissen und der Rekursentscheid vom 8. Dezember 2005 aufgehoben.

2./ Die Streitsache wird zur weiteren Feststellung des Sachverhalts im Sinne der Erwägungen und zur neuen Beurteilung und Entscheidung an die Vorinstanz zurückgewiesen.

3./ Dem Rekurs wird die aufschiebende Wirkung entzogen.

4./ Die amtlichen Kosten des Beschwerdeverfahrens von Fr. 2'000.-- trägt der Staat; auf die Erhebung wird verzichtet. Der Beschwerdeführerin wird der geleistete Kostenvorschuss von Fr. 2'000.-- zurückerstattet.

5./ Der Staat hat die Beschwerdeführerin mit Fr. 500.-- zu entschädigen.

V. R. W.

Der Präsident: Der Gerichtsschreiber:

Zustellung dieses Entscheides an:

- die Beschwerdeführerin

- die Vorinstanz