

# SG\_PUBLIKATIONEN RDRM.2022.18 vom 16. Januar 2024

SG Gerichte, 2024-01-16, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg\\_publikationen\\_RDRM.2022.18](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publikationen_RDRM.2022.18)

FR: SG\_PUBLIKATIONEN RDRM.2022.18 du 16 janvier 2024

IT: SG\_PUBLIKATIONEN RDRM.2022.18 del 16 gennaio 2024

## Erwägungen

### E. 1

a) Die von Amtes wegen zu prüfenden Rekursvoraussetzungen sind sowohl hinsichtlich Zuständigkeit und Rekursberechtigung als auch betreffend Frist- und Formerfordernisse erfüllt (Art. 43bis Abs. 1 Bst. b, Art. 45 Abs. 1, Art. 47 Abs. 1 und Art. 48 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege [sGS 951.1; abgekürzt VRP]). Auf den Rekurs ist daher – vorbehältlich Bst. b nachstehend – einzutreten.

b) Anfechtungsgegenstand des Rekursverfahrens ist einzig die am 14. Februar 2022 publizierte Verfügung des Polizeikommandos betreffend Verkehrsanordnungen an der H.\_\_\_-strasse, nämlich einerseits die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h im Abschnitt Liegenschaft I.\_\_\_ bis J.\_\_\_, sowie andererseits die Aufhebung des Vortrittsrechts bei den in die H.\_\_\_-strasse einmündenden K.\_\_\_-strasse, L.\_\_\_-strasse, Erschliessungsstrasse Grundstücke Nrn. \_\_\_ und J.\_\_\_-strasse Südwest. Fragen, die nicht Gegenstand dieser Anordnung sind, können im Rechtsmittelverfahren nicht Streitgegenstand werden. Die anfechtbare Verfügung bildet somit die objektive Voraussetzung und die sachliche Begrenzung des Rechtsmittelverfahrens (Cavelti/Vögeli, Verwaltungsgerichtsbarkeit im Kanton St.Gallen, St.Gallen 2003, Rz. 579; GVP 2002 Nr. 23).

Soweit der Rekurrent daher rügt, die Aufhebung des Vortrittsrechts lediglich bei den erwähnten in die H.\_\_\_-strasse einmündenden Strassen sei unverständlich bzw. müsste konsequenterweise auch bei der O.\_\_\_-strasse- sowie der N.\_\_\_-strasse signalisiert werden, handelt es sich um über die publizierten Verkehrsanordnungen (Anfechtungsgegenstand) hinausgehende bzw. andere Strassen betreffende Massnahmen. Diesbezüglich kann – auch mangels entsprechendem Rechtsbegehren – nicht auf den Rekurs eingetreten werden.

### E. 2

Der Rekurrent rügt in formeller Hinsicht eine Verletzung der Koordinationspflicht und macht geltend, die angefochtene Verfügung sei insofern unklar, als das zugrundeliegende Gutachten neben der Verkehrsanordnung verschiedene flankierende Massnahmen baulicher Art vorsehe, um die Geschwindigkeitsherabsetzung sicherzustellen. Diese Massnahmen seien in den entsprechenden strassenbau- bzw. planrechtlichen Verfahren zu erlassen und könnten daher nicht im vorliegenden Rekursverfahren überprüft werden.

a) Für Strassenbauprojekte und Verkehrsanordnungen gelten unterschiedliche Verfahren mit unterschiedlichen Rechtsmittelwegen und -fristen: Für den Gemeindestrassenbau (Neubau, Ausbau und Korrektur von Strassen oder sonstige bauliche Massnahmen) und den Gemeindestrassenplan ist erstinstanzlich die Gemeinde zuständig (Art. 38 f. des Strassengesetzes [sGS 732.1; abgekürzt StrG]). Gegen das Projekt kann innert der 30-tägigen Auflagefrist Einsprache beim Gemeinderat erhoben (Art. 45 StrG) und der

Einspracheentscheid des

8/15 Gemeinderates anschliessend innert 14 Tagen mit Rekurs beim Bau- und Umweltdepartement angefochten werden (Art. 43bis Abs. 1 Bst. a VRP). Demgegenüber werden Verkehrsanordnungen (Signale mit Vorschriftscharakter) in der Regel erstinstanzlich durch das Polizei- kommando verfügt (Art. 18 ff. der Einführungsverordnung zum eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz [sGS 711.1; abgekürzt EV-SVG]) und können ebenfalls innert 14 Tagen beim Sicherheits- und Justizdepartement angefochten werden (SJD; Art. 43bis Abs. 1 VRP).

(Nur) Soweit ein Strassenbauprojekt und Verkehrsanordnungen derart eng zusammenhängen und sich gegenseitig bedingen, dass sie nicht getrennt und unabhängig voneinander beurteilt werden können, weil dies ansonsten sachlich zu unhaltbaren Ergebnissen führen würde, sind die jeweiligen Verfahren zu koordinieren (VerwGE B 2013/232 und B 2013/267 vom 16. April 2014 Erw. 2).

b) Im erwähnten Gutachten werden verschiedene Massnahmen zur Behebung der festgestellten Sicherheitsdefizite empfohlen. Dabei wird zwischen «Sofortmassnahmen» (Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 80 km auf 50 km/h, Demarkierung Leitlinie, Wiederholung der Signalisation, Baumbepflanzung, Anpassung Geländer und Trottoir) und «weiteren Massnahmen» (Reduktion der Fahrbahnbreite) unterschieden. Gleichzeitig wird vorgeschlagen, zunächst die «Sofortmassnahmen» umzusetzen und erst in einer weiteren Etappe – sofern die «Sofortmassnahmen» keine Wirkung zeigen, d.h. die (herabgesetzten) Geschwindigkeiten nicht eingehalten werden sollten – bei Bedarf «weitere Massnahmen» gestalterischer oder baulicher Art umzusetzen.

Vorliegend sieht der Gemeinderat Z.\_\_\_\_ derzeit explizit kein Strassenprojekt für die H.\_\_\_\_-strasse vor, sondern möchte zunächst lediglich die Sofortmassnahmen, vorab die Reduktion der Geschwindigkeit auf einer Strecke von rund 650 m zwischen der Brücke über den Bach «J.\_\_\_\_» und dem Signal «Generell 50» beim Dorfeingang, umsetzen. Bei den «Sofortmassnahmen» erfordert einzig die Trottoirverlängerung ein strassenplanerisches Verfahren. Nachdem der Gemeinderat die öffentliche Auflage inzwischen zeitnah nachgeholt hat, ist die Koordinationspflicht eingehalten. Andere strassenbauliche oder -planerische Massnahmen stehen derzeit nicht zur Diskussion, weshalb auch diesbezüglich kein Koordinationsbedarf besteht. Die angefochtene Verkehrsanordnung ist im vorliegenden Rekursverfahren somit ausschliesslich aus strassenverkehrsrechtlicher bzw. verkehrspolizeilicher Sicht zu beurteilen. Dabei sind die tatsächlichen Verhältnisse und Gegebenheiten selbstverständlich mitzubewerten.

9/15

### **E. 3**

Nach Art. 12 Abs. 1 VRP ermittelt die Behörde den Sachverhalt und erhebt die Beweise von Amtes wegen u.a. durch Befragen von Beteiligten, Beizug von Amtsberichten, durch Augenschein oder auf andere geeignete Weise. Ein Augenschein dient der Feststellung sowie dem besseren Verständnis des Sachverhalts durch die unmittelbare sinnliche Wahrnehmung von Tatsachen durch die entscheidende Instanz. Ob ein Augenschein durchzuführen ist, liegt im pflichtgemässen Ermessen der urteilenden Instanz (B. Märkli, in: Rizvi/Schindler/Cavelti [Hrsg.], Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege, Praxiskommentar, St.Gallen/Zürich 2020 [nachfolgend Praxiskommentar], N 50 zu Art. 12–13; Cavelti/Vögeli, a.a.O., Rz. 966). Unbestrittene Tatsachen oder solche, die sich

zweifelsfrei aus den Akten ergeben, brauchen nicht durch einen Augenschein überprüft zu werden, sofern eine Nachprüfung nicht durch öffentliche Interessen geboten ist (VerwGE B 2016/86, B 2016/87, B 2016/89-92 vom 17. März 2018 Erw. 2.2; VerwGE B 2017/184 vom 13. Dezember 2018 Erw. 4.2.3; VerwGE B 2018/52 vom 27. Februar 2019 Erw. 3).

Die Durchführung eines Augenscheins wird lediglich in Bezug auf die Beanstandungen zu den Einmündungen der O.\_\_\_\_-strasse- und N.\_\_\_\_-strasse in die H.\_\_\_\_-strasse beantragt, die jedoch – wie in Ziffer 1.b) ausgeführt – nicht Anfechtungsgegenstand sind. Ein Augenschein ist vorliegend aber auch nicht erforderlich, nachdem sich der Sachverhalt klar aus den Akten (darunter dem Gutachten, inkl. Plänen und Fotoaufnahmen) ergibt und die Verhältnisse vor Ort zudem aus den einschlägigen Geoportalen (Geoportal, Swisstopo oder Google Maps; je zusätzlich mit Luftbildaufnahmen) hervorgehen. Vor diesem Hintergrund kann auf die Durchführung eines Augenscheins verzichtet werden.

#### **E. 4**

a) Verkehrsanordnungen 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 (Art. 3 Abs. 4 Satz 1 des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes [SR 741.01; abgekürzt SVG]).

b) Die vom Bundesrat für alle Strassen festgesetzten allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 32 Abs. 2 SVG; Art. 4a der eidgenössischen Verkehrsregelnverordnung [SR 741.11; abgekürzt VRV]) dürfen nicht allgemein, sondern nur für bestimmte Strassenstrecken zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG; Art. 108 Abs. 1 SSV).

10/15 Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können nach Art. 108 Abs. 2 SSV herabgesetzt werden, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (Bst. a), bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (Bst. b), auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (Bst. c) oder dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann (Bst. d).

c) Verkehrsanordnungen müssen verhältnismässig sein (Art. 5 Abs. 2 der Bundesverfassung [SR 101; abgekürzt BV]). Sie müssen zur Erreichung des angestrebten, im öffentlichen Interesse liegenden Ziels geeignet und insofern erforderlich sein, als sich das gleiche Ziel nicht mit weniger einschneidenden Massnahmen erreichen lässt (vgl. auch Art. 107 Abs. 5 SSV). Zudem muss der angestrebte Zweck bzw. die mit den fraglichen Massnahmen erzielten Vorteile in einem vernünftigen Verhältnis zu den damit verbundenen Belastungen stehen, die den Privaten auferlegt werden (Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7. Auflage, Zürich/St.Gallen 2016, N 514 ff.).

Vor der Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten ist ein Gutachten zu erstellen. Dieses muss aufzeigen, dass die Massnahme zur Erreichung des angestrebten Ziels nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 Abs. 4 SSV).

In welcher Form ein solches Gutachten zu erstellen ist, wird nicht festgelegt. Inhalt und Umfang des Gutachtens hängen vom Zweck der Geschwindigkeitsbeschränkung und den örtlichen Gegebenheiten ab. Im Ergebnis entscheidend ist, dass die zuständige Behörde über die nötigen Informationen verfügt, um zu beurteilen, ob mindestens eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt ist und ob die vorgesehene Massnahme mit Blick auf das betreffende Ziel, nötig, zweck- und verhältnismässig ist (Urteil des BGer 1C\_117/2017, 118/2017 vom 20. März 2018 Erw. 5; Urteil des BGer 1C\_186/2019 vom 19. Dezember 2019 Erw. 3.1).

d) Verkehrsanordnungen sind regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Entsprechend der Natur der Sache liegt die Verantwortung für die Zweckmässigkeit und Wirksamkeit solcher Massnahmen in erster Linie bei den verfügbaren Behörden, welche die örtlichen Verhältnisse am besten kennen. Diese besitzen dabei einen erheblichen Gestaltungsspielraum (Urteil des Bundesgerichtes [BGer] 1C\_44/2017 vom 19. Juli 2017 Erw. 3.1; Urteil des BGer 1C\_117/2017, 1C\_118/2017 vom 20. März 2018 Erw. 3.3; Urteil des BGer 1C\_618/2018 vom 20. Mai 2019 Erw. 2.2; Urteil des BGer 1C\_186/2019 vom 19. Dezember 2019 Erw. 4.3).

11/15

## **E. 5**

Mit der Herabsetzung der heute erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 50 km/h auf einer Strecke von rund 650 m im betroffenen Abschnitt der H.\_\_\_\_-strasse sowie der Bereinigung der Vortrittsregelung bezweckt die Vorinstanz, die dortige Verkehrssicherheit zu erhöhen. Diese Zielsetzung liegt im öffentlichen Interesse und ist durch Art. 3 Abs. 4 SVG sowie Art. 108 Abs. 1 SSV gedeckt.

## **E. 6**

a) Das nach Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 Abs. 4 SSV erforderliche Gutachten für die Anordnung abweichender Höchstgeschwindigkeiten liegt vor.

aa) Laut Gutachten ist die H.\_\_\_\_-strasse für den motorisierten Verkehr eine lokale Verbindungsstrasse für die beiden Dörfer Z.\_\_\_\_ und Y.\_\_\_\_ und aus Richtung Z.\_\_\_\_ die direkte Strassenverbindung zur Autobahn. Sie liegt im betroffenen Abschnitt ausserhalb des Siedlungsgebietes im Landwirtschaftsgebiet. Zugleich stellt die H.\_\_\_\_-strasse, die auch als Wanderweg mit Hartbelag und Radweg von lokaler Bedeutung ausgeschieden ist, eine wichtige überkommunale Fuss- und Radverkehrsverbindung dar. Sie dient dem Langsamverkehr als Zugang ins dortige Naherholungsgebiet, zumal sie eine der wenigen Verbindungen ist, die eine Querung der Bahnlinie ermöglichen.

Im betroffenen Strassenabschnitt beträgt die Fahrbahnbreite – mit Ausnahme der engsten Stelle mit lediglich 5.1 m bei der Brücke über den Bach «J.\_\_\_\_» sowie der breitesten Stelle mit 6.3 m bei der Überführung über die Bahnlinie – durchgehend ca. 5.9 m. Damit ist der Grundbegegnungsfall gemäss VSS-Norm 40 201 zwischen Personewagen und einem Lastwagen bei reduzierter Geschwindigkeit (Annahme: 30 km/h) – ausser bei der Brücke – gewährleistet. Lediglich im Bereich der Geleiseüberführung hat es ein 1.60 m breites (nach der entsprechenden VSS-Norm 640 070 zu knapp ausgebautes) Trottoir auf der westlichen Strassenseite.

Im betroffenen Abschnitt befinden sich drei Landwirtschaftsbetriebe mit jeweils einem Wohnhaus und mehreren Ökonomiebauten direkt an der Strasse. In einem dieser drei

Betriebe wird neben der landwirtschaftlichen Nutzung ein Gebäude und verschiedene Aussenflächen als Kita genutzt. Im nordwestlichen Bereich des Strassenabschnitts befinden sich kurz vor dem Beginn des Siedlungsgebietes zwei Wohnhäuser, die ebenfalls direkt von der H.\_\_\_\_-strasse erschlossen werden.

bb) Im Gutachten werden verschiedene Sicherheits- und Infrastrukturdefizite ausgewiesen. So bestehen einerseits eingeschränkte Sichtverhältnisse bei den Knoten H.\_\_\_\_-strasse/K.\_\_\_\_-strasse und H.\_\_\_\_-strasse/J.\_\_\_\_-strasse, weshalb mit der bestehenden Höchstgeschwindigkeit ausserorts von 80 km/h die nach der VSS-Norm 40 273a erforderlichen Sichtweiten aufgrund der steilen Geleiseüberführung, der

12/15 engen Brücke über die J.\_\_\_\_, die dortige Kurve im Strassenverlauf sowie der bestehenden Bebauung stark unterschritten werden (und nicht mit verhältnismässigem Aufwand behoben werden können). Auch die in der VSS-Norm 40 090b definierten Anhaltesichtweiten können mit der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit weder bei der Überführung noch im Kurvenbereich eingehalten werden. Als Infrastrukturdefizit beschreibt das Gutachten, dass nördlich der Überführung auf der östlichen Strassenseite eine private Einfahrt zum Bauernhof sehr spitzwinklig in die H.\_\_\_\_-strasse einmündet. Dadurch ist einerseits die Übersicht für ausfahrende Fahrzeuge erheblich erschwert und andererseits sind die ausfahrenden Fahrzeuge für den auf der Überführung nordwärts fahrenden Verkehr kaum erkennbar. Wie erwähnt wird die H.\_\_\_\_-strasse im Freizeitverkehr auch von Zufussgehenden, Reitenden und Velofahrenden als Wegverbindung genutzt und befindet sich zudem eine Kita im betreffenden Beurteilungssperimeter. Für den motorisierten und den Langsamverkehr ist grösstenteils keine separate Infrastruktur vorhanden, weshalb alle Verkehrsteilnehmenden im Mischverkehr geführt werden. Das Gutachten zeigt auf, dass angesichts der hohen Fahrgeschwindigkeiten das Koexistenzprinzip nicht funktioniert und für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden das Sicherheitsempfinden äusserst gering ist.

cc) Das Gutachten vermittelt die notwendigen Informationen für die Beurteilung einer Geschwindigkeitsherabsetzung, ist vollständig und nachvollziehbar. Es kommt zum Schluss, dass die im betroffenen Strassenabschnitt vorhandenen Gefahren eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit erforderten und die beschriebenen Sicherheitsdefizite mit dieser Massnahme auf verhältnismässig einfache Art behoben werden könnten. Mit einer Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h könnten insbesondere auch die erforderlichen Sichtweiten eingehalten werden. Zur Sicherstellung der angestrebten tieferen Geschwindigkeiten schlägt das Gutachten – wie vorn unter Ziff. 2 Bst. b erwähnt – ergänzende Massnahmen vor, nämlich neben der entsprechenden Signalisation u.a. die Demarkierung der Leitlinie, die Wiederholung der Signalisation oder die Anpassung des Geländers und Verlängerung des Trottoirs als «Sofortmassnahmen». Für den Fall, dass diese «Sofortmassnahmen» nicht die gewünschte Wirkung zeigen sollten, empfiehlt das Gutachten bei Bedarf weitere gestalterische oder bauliche Massnahmen zur optischen oder faktischen Reduktion der Fahrbahnbreite.

b) Der Rekurrent spricht der beabsichtigten Reduktion der Höchstgeschwindigkeit ganz allgemein ein öffentliches Interesse ab.

Aus dem Gutachten geht demgegenüber klar hervor, dass verschiedene Sicherheits- und Infrastrukturdefizite vorliegen. Die Zielsetzung der angefochtenen Verfügung, vorab die Erhöhung der Verkehrssicherheit, liegt zweifellos im öffentlichen Interesse und entgegen

der Darstellung im Rekurs sind auch mindestens zwei der in Art. 108

13/15 Abs. 2 SSV genannten Gründe für eine Geschwindigkeitsherabsetzung – Gefahrenabwehr (Bst. a) sowie Schutz bestimmter Strassenbenützer (Bst. b) – erfüllt.

c) Darüber hinaus rügt der Rekurrent die vorgesehene Massnahme als unverhältnismässig:

aa) Der Rekurrent bestreitet zunächst, dass die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit eine geeignete Massnahme darstelle, weil laut Gutachten ergänzende Massnahmen erforderlich seien, um die signalisierte Geschwindigkeit sicherstellen zu können.

Der Rekurrent verkennt einerseits, dass im Zusammenhang mit einer streckenbezogenen Herabsetzung der Geschwindigkeit weder Art. 32 Abs. 2 SVG noch Art. 108 SSV zwingend flankierende Massnahmen vorschreiben. Andererseits empfiehlt das Gutachten gerade ein etappenweises Vorgehen, indem als «Sofortmassnahmen» zunächst u.a. die Signalisation der herabgesetzten Geschwindigkeit am Anfang und Ende des betroffenen Strassenabschnitts, die Wiederholung dieser Signalisation sowie die Demarkierung der Leitlinie erfolgen soll.

bb) Des Weiteren macht der Rekurrent geltend, die Geschwindigkeitsherabsetzung sei unnötig, da sich im fraglichen Bereich der H.\_\_\_\_-strasse bis anhin lediglich ein Unfall ereignet habe, der zudem nicht auf eine überhöhte Geschwindigkeit, sondern auf Unachtsamkeit zurückzuführen sei.

Diese Argumentation geht insofern fehl, als eine Herabsetzung der Geschwindigkeit nicht voraussetzt, dass sich in der Vergangenheit (polizeilich registrierte) Unfälle ereignet haben (Urteil des BGer 1C\_618/2018 vom 20. Mai 2019 Erw. 4.3). Zudem zeigt das Gutachten verschiedene Sicherheits- und Infrastrukturdefizite auf, vorab fehlende oder ungenügende Sichtweiten, die mittels Geschwindigkeitsreduktion auf relativ einfache und kostengünstige Art behoben werden können. Ferner weist das Gutachten auch darauf hin, dass im betroffenen Abschnitt der H.\_\_\_\_-strasse – mit Ausnahme des Trottoirs im Bereich der Überführung – keine separate Infrastruktur für den motorisierten und den Langsamverkehr vorhanden ist. Angesichts des ausgewiesenen Verkehrsaufkommens und der hohen Fahrtgeschwindigkeiten kann der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Zufussgehenden und Velofahrenden) durch eine verminderte Geschwindigkeit des Motorfahrzeugverkehrs erhöht werden.

cc) Der Rekurrent argumentiert schliesslich, die Geschwindigkeitsherabsetzung sei auch insofern weder erforderlich noch zumutbar, als die vorhandenen Defizite der H.\_\_\_\_-strasse durch die längst fällige Sanierung und einen sachgemässen Ausbau der Strasse im Sinn einer mildereren Massnahme nachhaltig beseitigt werden könnten.

14/15 Es widerspricht einerseits jeder Lebenserfahrung, dass eine Strassensanierung bzw. ein Strassenausbau gegenüber einer lokalen, streckenbezogenen Temporeduktion eine weniger einschränkende Massnahme darstellen soll. Andererseits haben die beteiligten Behörden – wie vorn Ziff. 4 Bst. d erwähnt – einen erheblichen Gestaltungsspielraum, welche Massnahmen sie wann ergreifen und umsetzen möchten, solange sie nicht von unhaltbaren tatsächlichen Annahmen ausgehen, keine bundesrechtswidrige Zielsetzungen verfolgen oder bei der Ausgestaltung keine unsachlichen und ungerechtfertigten Differenzierungen vornehmen oder notwendigen Differenzierungen unterlassen.

dd) Im Übrigen legt der Rekurrent weder substantiiert dar noch ist erkennbar, welche massgeblichen Nachteile ihm durch die Geschwindigkeitsherabsetzung entstehen sollten.

Die Fahrt auf dem kurzen Streckenabschnitt wird sich aufgrund der reduzierten Höchstgeschwindigkeit jedenfalls nur geringfügig verzögern und ein entsprechender Zeitverlust ist ihm ohne Weiteres zumutbar.

#### **E. 7**

In Bezug auf die Aufhebung des Vortrittsrechts an der K.\_\_\_\_-strasse, L.\_\_\_\_-strasse, Erschliessungsstrasse Grundstücke Nrn.\_\_\_\_ und J.\_\_\_\_-strasse Südwest macht der Rekurrent in der Rekursbegründung geltend (ohne jedoch einen entsprechenden Antrag zu stellen), dass der Vollständigkeit halber auch die Einmündungen N.\_\_\_\_-strasse so- wie O.\_\_\_\_-strasse mit dem Signal «kein Vortritt» versehen werden müssten.

Obwohl die H.\_\_\_\_-strasse nach den Ausführungen der Vorinstanz von ihrem Ausbaustandard und ihrer Funktion her gegenüber den einmündenden Strassen grundsätzlich den Charakter einer «Hauptstrasse» aufweist und als übergeordnet wahrgenommen wird, ist die geltende Vortrittsregelung bei den erwähnten Einmündungen in die H.\_\_\_\_-strasse den Verkehrsteilnehmenden offenbar nicht immer klar bzw. führt zu Unsicherheiten. Die Aufhebung des Vortrittsrechts mit dem Signal «Kein Vortritt» an den genannten Strassen stellt diesbezüglich Rechtssicherheit her (vgl. dazu Art. 36 Abs. 2 SSV).

Im Unterschied dazu werden die O.\_\_\_\_-strasse- und N.\_\_\_\_-strasse als sehr untergeordnete Strässchen bzw. Feldwege wahrgenommen, weshalb deren Vortrittsbelastung gegenüber der H.\_\_\_\_-strasse offensichtlich ist. Dass die Vorinstanz hier auf eine entsprechende Signalisation verzichtet, ist daher – auch mit dem nochmaligen Hinweis auf den ihr zustehenden Gestaltungsspielraum – nicht zu beanstanden bzw. ein Eingreifen der Rechtsmittelinstanz nicht gerechtfertigt.

#### **E. 8**

Zusammenfassend sind die angefochtenen Verkehrsanordnungen recht- und verhältnismässig. Der Rekurs ist abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann.

15/15

#### **E. 9**

a) 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 Nr. 20.13.01 des Gebührentarifs für die Kantons- und Gemeindeverwaltung (sGS 821.5) ist dem Rekurrenten eine Entscheidgebühr von Fr. 1'500.– aufzuerlegen. Sie ist mit dem geleisteten Kostenvorschuss in gleicher Höhe zu verrechnen.

b) Das Begehren um Ersatz der ausseramtlichen Kosten ist bei diesem Verfahrensausgang abzuweisen (Art. 98bis VRP).

Entscheid 1. Der Rekurs von A.\_\_\_\_, Z.\_\_\_\_, wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.

2.

a) A.\_\_\_\_ wird eine Entscheidgebühr von Fr. 1'500.– auferlegt.

b) Die Entscheidgebühr von Fr. 1'500.– wird mit dem geleisteten Kostenvorschuss in gleicher Höhe verrechnet.

3. Das Begehren von A. \_\_\_ um Ersatz der ausseramtlichen Kosten wird abgewiesen.

SICHERHEITS- UND JUSTIZDEPARTEMENT Der stellvertretende Vorsteher:

Marc Mächler Regierungsrat

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.