

IX. Nachtrag zum Strassengesetz

Botschaft und Entwurf der Regierung vom 2. September 2025

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	2
1 Ausgangslage	2
2 Rechtliche Grundlagen	2
2.1 Allgemeine Befugnisse von Kantonen und Gemeinden im Bereich Strassen	2
2.2 Bundesrechtliche Vorgaben betreffend Geschwindigkeitsbeschränkungen	3
2.2.1 Allgemeine Höchstgeschwindigkeiten	3
2.2.2 Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten	4
2.2.3 Exkurs: Unterscheidung zwischen streckenbezogenen Geschwindigkeitsherabsetzungen und Herabsetzung mittels Zonensignalisation	5
2.2.4 Verkehrsorientiert – nicht verkehrsorientiert	6
2.3 Kantonales Recht und Verfahren	7
2.3.1 Strassengesetz	7
2.3.2 Einführungsverordnung zum eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz	8
2.3.3 Verfahrensablauf bei Kantonsstrassen	8
2.3.4 Verfahrensablauf bei Gemeindestrassen	10
3 Umsetzung Motionsauftrag	10
3.1 Allgemein	10
3.2 Anpassung Strassengesetz	10
4 Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen	11
5 Erlass von Verordnungsrecht	12
6 Auswirkungen	12
6.1 Finanzielle und personelle Auswirkungen	12
6.2 Bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Kantonsstrassen / Gemeindestrassen erster Klasse	12
7 Vernehmlassung	12
8 Referendum	12
9 Antrag	12
Entwurf (IX. Nachtrag zum Strassengesetz)	13

Zusammenfassung

Mit dem vorliegenden Nachtrag zum Strassengesetz wird die vom Kantonsrat am 20. September 2023 gutgeheissene Motion 42.23.05 «Kein Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen» umgesetzt.

Dabei wird im Strassengesetz einerseits definiert, welche Strassen im Kanton St.Gallen als verkehrsorientierte Strassen gelten. Andererseits wird in enger Anlehnung an den Wortlaut der Motion geregelt, dass auf verkehrsorientierten Strassen grundsätzlich die bundesrechtlich festgesetzte allgemeine Höchstgeschwindigkeit signalisiert wird. Abweichende Höchstgeschwindigkeiten dürfen nur in Ausnahmefällen signalisiert werden, soweit nachgewiesen ist, dass der damit verfolgte Zweck nicht mit anderen Massnahmen erreicht werden kann.

Mit den neuen Bestimmungen wird das Bundesrecht bzw. die bundesgerichtliche Rechtsprechung im kantonalen Recht abgebildet.

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Vorlage Botschaft und Entwurf des IX. Nachtrags zum Strassengesetz (SGS 732.1).

1 Ausgangslage

Am 20. September 2023 hiess der Kantonsrat die Motion 42.23.05 «Kein Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen» mit 69:38 Stimmen bei 4 Enthaltungen und 9 Abwesenheiten gut. Damit wurde die Regierung eingeladen, «einen Entwurf zur Änderung des Strassengesetzes (abgekürzt StrG) vorzulegen, in welchem:

1. Kantonsstrassen und Gemeindestrassen erster Klasse als verkehrsorientierte Strassen definiert werden;
2. vorgeschrieben wird, dass auf verkehrsorientierten Strassen grundsätzlich die bundesrechtlich vorgesehene Höchstgeschwindigkeit zu signalisieren ist;
3. abweichende Höchstgeschwindigkeiten durch Kanton und politische Gemeinden nur in Ausnahmefällen signalisiert werden dürfen, sofern und soweit nachgewiesen ist, dass der damit verfolgte Zweck nicht mit anderen Massnahmen erreicht werden kann.»

Die Regierung hatte einen Antrag auf Nichteintreten gestellt. Dies insbesondere, weil aus ihrer Sicht im vorliegenden Fall generell-abstrakte Vorschriften durch den Kanton – wenn sie überhaupt zulässig sein sollten – auf eine Art «Auslegungshilfe» des detaillierten und abschliessenden Bundesrechts reduziert würden und daher überflüssig seien.

2 Rechtliche Grundlagen

2.1 Allgemeine Befugnisse von Kantonen und Gemeinden im Bereich Strassen

Die Kompetenz zum Erlass von Vorschriften zum Strassenverkehr im Sinn der Regelung des ordentlichen Betriebs auf den Strassen liegt beim Bund (Art. 82 Abs. 1 der Bundesverfassung [SR 101; abgekürzt BV]). Die Kompetenznorm von Art. 82 Abs. 1 BV hat umfassenden Charakter. Der Bund ist befugt, strassenverkehrsrechtliche Vorschriften unter allen relevanten Ge-

sichtspunkten zu erlassen.¹ Die entsprechenden Bestimmungen finden sich namentlich im eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01; abgekürzt SVG) und in den gestützt darauf erlassenen Verordnungen.

Den Kantonen (und teilweise den Gemeinden) verbleibt insbesondere die Zuständigkeit zur Regelung der Belange der Strassenplanung, des Strassenbaus und -unterhalts, der Widmung sowie die grundsätzliche Verfügungsgewalt über die Strassen, die nicht der Regelung des Strassenverkehrs zuzurechnen sind. Diese Aspekte werden gemeinhin unter den Begriff der kantonalen Strassenhoheit (Art. 3 Abs. 1 SVG) gefasst, deren Gehalt allerdings vom Bundesrecht geprägt wird, so dass sich die Kantonskompetenz inzwischen beinahe auf eine Strassenbauhoheit beschränkt.²

Den Kantonen (und Gemeinden) kommt die Kompetenz zu, die nicht vom Bundesrecht geregelte Nutzung der Strassen als öffentliche Sache (Nutzung im Rahmen des gesteigerten Gemeingebrauchs und der Sondernutzung, die entsprechenden Bewilligungserfordernisse sowie Rechte und Pflichten der Nutzerinnen und Nutzer) zu regeln. Sodann sind die Kantone befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen (Art. 3 Abs. 2 SVG). Ebenso kann der Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr auf Strassen, die nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind, vollständig untersagt oder zeitlich beschränkt werden (Art. 3 Abs. 3 SVG). Schliesslich können die Kantone andere Beschränkungen oder Anordnungen erlassen, soweit der Schutz der Bewohnerinnen und 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 SVG).

Den Kantonen (und Gemeinden) ist somit untersagt, den motorisierten Verkehr auf ihrem Hoheitsgebiet per Rechtssatz generell zu beschränken.^{3,4} Sie können dies nur für «bestimmte Strassen» bzw. lokal eingegrenzt tun und müssen Verkehrsbeschränkungen daher entweder als zeitlich beschränkte oder unbeschränkte Totalfahrverbote im Sinn von Art. 3 Abs. 2 i.V.m. Abs. 3 SVG oder als so genannte «funktionelle Verkehrsbeschränkung» im Sinn von Art. 3 Abs. 2 i.V.m. Abs. 4 SVG verfügen und mit Rechtsmittelbelehrung publizieren (vgl. Art. 107 Abs. 1 der eidgenössischen Signalisationsverordnung [SR 741.21; abgekürzt SSV]) sowie mit den erforderlichen Signalen und Markierungen an Ort und Stelle kundtun.⁵

2.2 Bundesrechtliche Vorgaben betreffend Geschwindigkeitsbeschränkungen

2.2.1 Allgemeine Höchstgeschwindigkeiten

Nach Art. 32 Abs. 2 SVG beschränkt der Bundesrat die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen. Dementsprechend werden in Art. 4a der eidgenössischen Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11; abgekürzt VRV) für die verschiedenen Strassenkategorien allgemeine Höchstgeschwindigkeiten festgelegt: Danach beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen 50 km/h in Ortschaften

¹ S. Vogel, in: St.Galler Kommentar zur BV, 4. Aufl. 2023, Art. 82, Rz. 3 ff.; M. Kern, in: Basler Kommentar zur BV, 1. Aufl. 2015, Art. 82, Rz. 6.

² Vogel, a.a.O., Rz. 6; Kern, a.a.O., Rz. 8; Ph. Weissenberger, in: Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz mit Änderungen nach Via Sicura, 2. Aufl. 2015, Art. 3 Rz. 2.

³ Vogel, a.a.O., Rz. 6; M. Kern, a.a.O., Rz. 8; je mit Hinweis auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung (siehe auch nachfolgende Fussnote).

⁴ BGE 130 I 134 Erw. 3.2 (Volksinitiative «12 autofreie Sonntage»); Urteil des Bundesgerichtes 1C_39/2019 vom 22. Mai 2020 Erw. 6.1 (Volksinitiative «Züri Autofrei»).

⁵ Weissenberger, a.a.O., Art. 2 Rz. 2.

(Bst. a), 80 km/h ausserhalb von Ortschaften, ausgenommen auf Autostrassen und Autobahnen (Bst. b), 100 km/h auf Autostrassen (Bst. c) und 120 km/h auf Autobahnen (Bst. d).

2.2.2 Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten

Allgemein

Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit darf nicht allgemein, sondern nur für bestimmte Strassenstrecken, nur aufgrund eines Gutachtens und nur aus bestimmten Gründen, nämlich zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs, herab- oder heraufgesetzt⁶ werden (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 1 SSV).

Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit

Eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit ist nach Art. 108 Abs. 2 SSV nur aus vier Gründen zulässig, nämlich wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (Bst. a), wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (Bst. b), wenn auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsfluss verbessert werden kann (Bst. c) oder wenn dadurch eine im Sinn der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann (Bst. d). Dabei können tiefere Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken ausserorts und innerorts in Abstufungen von je 10 km/h unter 80 km/h bzw. unter 50 km/h (Art. 108 Abs. 5 Bst. c und d SSV) oder innerorts mittels Zonensignalisation (als Tempo-30-Zone oder Begegnungszone) angeordnet werden (Art. 108 Abs. 5 Bst. e SSV i.V.m. Art. 22a und 22b SSV)⁷.

Verhältnismässigkeit

Verkehrsanordnungen müssen – wie jede staatliche Massnahme – verhältnismässig sein (Art. 5 Abs. 2 BV). Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit fordert, dass eine Massnahme zur Verwirklichung des im öffentlichen Interesse liegenden Ziels geeignet und notwendig ist. Zudem müssen 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.⁸ Dabei erfolgt jeweils eine Einzelfallprüfung.

Art. 107 Abs. 5 SSV hält für sämtliche Verkehrsanordnungen fest: Wenn auf bestimmten Strassenstrecken örtliche Verkehrsbeschränkungen nötig sind, wird die Massnahme gewählt, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht. Ändern sich die Voraussetzungen, muss die Behörde die örtliche Verkehrsanordnung überprüfen und gegebenenfalls aufheben. In Bezug auf abweichende Höchstgeschwindigkeiten verlangt Art. 108 Abs. 4 Sätze 1 und 2 SSV, dass die Massnahme zur Erreichung eines der in Art. 108 Abs. 2 SSV genannten Gründe nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind. Zu prüfen ist dabei insbesondere, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

Gutachten

Die Anordnung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist nur gestützt auf ein vorgängig zu erstellendes Gutachten zulässig. Das Gutachten hat aufzuzeigen, dass die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 Satz 1 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV; Urteil des Bundesgerichtes 1C_513/2022

⁶ Aufgrund des Wortlauts der Motion ist auf die Heraufsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nicht weiter einzugehen.

⁷ Vgl. nachstehend Abschnitt 2.2.3.

⁸ Häfelin / Müller / Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8. Aufl. 2020, N 514 ff.

vom 7. Juli 2023 Erw. 3.1). 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. Dabei sind die Anforderungen an das Gutachten (und die Verhältnismässigkeitsprüfung) bei einer Geschwindigkeitsreduktion auf einer Hauptstrasse oder einer verkehrsorientierten Strasse strenger als bei einer solchen auf Nebenstrassen oder in Wohnquartieren. 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 Bundesgerichtes 1C_615/2021 vom 15. März 2023 Erw. 6 [BGE 150 II 444], mit zahlreichen Hinweisen).

2.2.3 Exkurs: Unterscheidung zwischen streckenbezogenen Geschwindigkeitsherabsetzungen und Herabsetzung mittels Zonensignalisation

Im Unterschied zu den vorstehend beschriebenen (streckenbezogenen) Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten, die – wenn die Voraussetzungen dazu erfüllt sind – grundsätzlich auf allen Strassen möglich sind, ist eine Zonensignalisation nur auf Strassen innerorts zulässig (Art. 2a Abs. 2 SSV). Die Signale «Tempo-30-Zone», «Begegnungszone» und «Fussgängerzone» sind nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig (Art. 2a Abs. 5 SSV). Im Unterschied zu einer streckenbezogenen Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit, die von der Stelle an, wo das Signal steht, bis zur nächsten Verzweigung gilt (bzw. die Signalisation zu wiederholen ist, wenn sie weitergelten soll; vgl. Art. 16 Abs. 2 SSV), gelten die mit einem Zonensignal angezeigten Rechte und Pflichten mit Beginn der Zonensignalisation bis zum jeweiligen Ende-Signal für eine ganze Zone bzw. einen räumlichen Perimeter mit allen sich darin befindlichen Strassen (Art. 2a Abs. 3 SSV). Aus den jeweiligen Legaldefinitionen der «Tempo-30-Zone» (Art. 22a SSV) und «Begegnungszone» (Art. 22b SSV) ergibt sich zudem, dass solche auf Strassen «in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss» bzw. «in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen» beschränkt werden sollen. Die Einzelheiten sind in der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3; nachfolgend Zonenverordnung) geregelt.

Seit dem 1. Januar 2023 und der Einführung von Art. 108 Abs. 4^{bis} SSV richtet sich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen in Abweichung von Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV nur nach Art. 3 Abs. 4 SVG, d.h. eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist grundsätzlich aus allen dort aufgezählten Gründen⁹, insbesondere auch aus beliebigen in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen, zulässig und die Behörden müssen kein Gutachten mehr erstellen. Auch wenn der Behörde ein erheblicher Ermessensspielraum zukommt, hat sie gleichwohl aufzuzeigen, dass die Massnahme zur Verwirklichung eines der in Art. 3 Abs. 4 SVG genannten Gründe erforderlich ist, im öffentlichen Interesse liegt und verhältnismässig ist. Nach wie vor muss die Anordnung einer Tempo-30-Zone oder Begegnungszone gestützt auf Art. 107 Abs. 1 SSV jedoch verfügt und veröffentlicht werden.¹⁰

Ausnahmsweise und unter den Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV kann ein Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse in eine angrenzende Tempo-30-Zone einbezogen werden (Art. 2a Abs. 6 SSV), wobei sich der Einbezug bloss auf die Signalisation beschränkt.¹¹

⁹ Vgl. Abschnitt 2.1.

¹⁰ Erläuterungen des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zur Teilrevision der SSV betreffend Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling vom 24. August 2022, abrufbar unter www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/uvek/medien/medienmitteilungen.msg-id-90055.html.

¹¹ Die unterschiedlichen Strassenfunktionen werden weiterhin berücksichtigt und die Zonenverordnung kommt auf dem verkehrsorientierten (in die Tempo-30-Zone einbezogenen) Strassenabschnitt nicht zur Anwendung.

Aufgrund des Wortlauts der Motion bezieht sich diese nur auf streckenbezogene Abweichungen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit, weshalb hier nicht weiter auf die Zonensignalisation bzw. «Tempo-30-Zonen» eingegangen wird.

2.2.4 Verkehrsorientiert – nicht verkehrsorientiert

Der Begriff der «verkehrsorientierten Strassen» stammt aus dem Bau- und Planungsrecht und ist in den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) festgelegt. Die VSS-Norm SN 40 040 unterscheidet zwischen verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen. Seit 1. Januar 2023 ist in Art. 1 Abs. 9 SSV definiert, was verkehrsorientierte Strassen sind: Danach sind «verkehrsorientierte Strassen (...) alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind». Sie bilden das übergeordnete Netz.¹²

Verkehrsorientierte Strassen bilden in besiedelten Gebieten das übergeordnete Strassennetz, haben eine «Durchleitungs- und Verbindungsfunktion» und sind «in der Regel vortrittsberechtigt ausgestaltet».¹³ Transporte sind leistungsfähig, wirtschaftlich und zugleich sicher, wenn Personen und Güter innerhalb von Ortschaften auch mit grösseren Fahrzeugen rasch befördert werden können, ohne dass die übrigen Verkehrsteilnehmenden gefährdet werden. Strassen, die diesem Zweck dienen, werden in der Regel vortrittsberechtigt ausgestaltet. Wo nötig wird der Rad- und Fussgängerverkehr getrennt vom übrigen Verkehr geführt.¹⁴ Der Bundesrat hat demnach verschiedentlich bekräftigt, dass auf verkehrsorientierten Strassen innerorts auch künftig grundsätzlich Tempo 50 gilt und die Voraussetzungen für Geschwindigkeitsreduktionen weiterhin beachtet werden müssen. Damit wird sichergestellt, dass die Funktionen des übergeordneten Verkehrsnetzes nicht gefährdet werden und der Verkehr auf dem übergeordneten Netz bleibt.

Im Umkehrschluss handelt es sich bei nicht verkehrsorientierten Strassen um solche, die nicht primär auf den Verkehr ausgerichtet sind (z.B. Quartierstrassen mit Erschliessungsfunktion und geringem Verkehrsaufkommen). Ebenso sind die baulichen Anforderungen bezüglich Strassenbreite, Verkehrstrennung usw. geringer.

Daraus lassen sich für die Beurteilung, ob eine «verkehrsorientierte» oder eine «nicht verkehrsorientierte» Strasse vorliegt, folgende Beurteilungskriterien ableiten:

- Verkehrsorientierte Strassen sind ortsverbindend (Verbindung von/in umliegende[n] Regionen) bzw. sie haben Durchleitungs- und Verbindungsfunktion, sind (in der Regel) vortrittsberechtigt (Hauptstrasse), leistungsfähig und sicher (der Strassenraum dient motorisiertem Individualverkehr [MIV], öffentlichem Verkehr [öV] und Fuss- und Veloverkehr, d.h. die Strassen sind entsprechend ausgebaut bzw. sollten entsprechend ausgebaut sein).
- Nicht verkehrsorientierte Strassen haben keine Durchleitungs- bzw. Verbindungsfunktion; sie sind nicht primär auf den Verkehr ausgerichtet, sondern haben insbesondere eine Erschliessungsfunktion; es bestehen geringere bauliche Anforderungen, etwa an die Strassenbreite.

¹² Erläuterungen des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zur Teilrevision der SSV betreffend Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling vom 24. August 2022, abrufbar unter www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/uvek/medien/medienmitteilungen.msg-id-90055.html.

¹³ Stellungnahmen des Bundesrates vom 1. Februar 2023 auf die Interpellation 22.4513 «Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen» und vom 10. Mai 2023 auf die Interpellation 23.3029 «Verkehrsunfälle auf Strassen mit Tempo 30».

¹⁴ Stellungnahme des Bundesrates vom 10. Mai 2023 zur Interpellation 23.3029 «Verkehrsunfälle auf Strassen mit Tempo 30».

2.3 Kantonales Recht und Verfahren

2.3.1 Strassengesetz

2.3.1.a Einteilung

Das Strassengesetz des Kantons St.Gallen (sGS 732.1; abgekürzt: StrG) unterscheidet bei öffentlichen Strassen zwischen Kantonsstrassen und Gemeindestrassen.

Kantonsstrassen

Kantonsstrassen erster Klasse sind kantonale Autostrassen (Art. 5 Abs. 1 StrG). Kantonsstrassen zweiter Klasse sind Hauptverkehrsstrassen und Strassen, die dem Anschluss der politischen Gemeinde an Kantonsstrassen erster Klasse oder an Hauptverkehrsstrassen dienen (Art. 5 Abs. 2).

Aufgrund der im Strassengesetz umschriebenen Funktion handelt es sich grundsätzlich bei allen Kantonsstrassen um verkehrsorientierte Strassen.

Art. 6^{bis} Abs. 3 StrG bestimmt, dass für den Klosterplatz die «Bestimmungen dieses Erlasses über die Kantonsstrassen zweiter Klasse (.....) sachgemäss angewendet» werden. Wie die Bezeichnung «Klosterplatz» schon impliziert, handelt es sich beim Klosterplatz nicht um eine verkehrsorientierte Strasse. Der Klosterplatz bildet somit eine Ausnahme vom Grundsatz, dass alle Kantonsstrassen als verkehrsorientierte Strassen gelten.

Gemeindestrassen

Art. 8 StrG legt die Strassenklassen für die Gemeindestrassen fest:

- Abs. 1: «Gemeindestrassen erster Klasse dienen dem örtlichen und überörtlichen Verkehr. Sie stehen dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offen.»
- Abs. 2: «Gemeindestrassen zweiter Klasse dienen der Groberschliessung des Baugebietes und der Erschliessung grösserer Siedlungsgebiete ausserhalb des Baugebietes. Sie stehen in der Regel dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offen.»
- Abs. 3: «Gemeindestrassen dritter Klasse dienen der übrigen Erschliessung sowie der Land- und der Forstwirtschaft. Sie stehen dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr nicht offen.»

Gemeindestrassen erster Klasse umfassen im Wesentlichen die Sammelstrassen. Sie dienen hauptsächlich dem Sammeln des Verkehrs aus den Erschliessungsstrassen und führen ihn den höheren Strassentypen zu. Je nach Lage haben sie auch eine Verbindungsfunktion. Sie dienen somit dem örtlichen und überörtlichen Verkehr und sollten innerorts in der Regel mit einem Gehweg ausgestattet sein.¹⁵

Aufgrund der in Art. 8 StrG festgelegten Funktion der Strasse handelt es sich bei Gemeindestrassen erster Klasse um verkehrsorientierte Strassen.

Gemeindestrassen zweiter Klasse umfassen die grösseren Erschliessungsstrassen inner- und ausserhalb der Bauzonen; sie dienen der Groberschliessung. Gemeindestrassen dritter Klasse umfassen die untergeordneten Erschliessungsstrassen sowie die Strassen der Land- und Forstwirtschaft. Sie sind nur beschränkt öffentliche Strassen. Gemeindestrassen zweiter und dritter Klasse dienen insbesondere der Erschliessung. Der allgemeine Motorfahrzeugverkehr kann beschränkt werden, wenn die Zweckbestimmung der Strasse oder besondere Verhältnisse dies erfordern.

Aufgrund der Funktion und der Zweckbestimmung handelt es sich bei Gemeindestrassen zweiter und dritter Klasse um nicht verkehrsorientierte Strassen.

¹⁵ G. Germann in: Kurzkommentar zum st.gallischen Strassengesetz vom 12. Juni 1988; I. Allgemeine Bestimmungen, Rz 4 zu Art. 8 StrG

2.3.1.b Strassenhoheit / Eigentum

Kantonsstrassen

Gemäss Art. 6 StrG hat der Kanton die Hoheit über die Kantonsstrassen. In der Regel sind diese im Eigentum des Kantons.

Art. 1 der Strassenverordnung (sGS 732.11; abgekürzt StrV) bestimmt das Tiefbauamt als zuständige Stelle des Kantons, soweit keine besonderen Vorschriften gelten.

Gemeindestrassen

Die politische Gemeinde hat die Hoheit über die Gemeindestrassen. Gemeindestrassen erster und zweiter Klasse sind in der Regel Eigentum der politischen Gemeinde (Art. 11 StrG).

Ist ein (Strassen-)Grundstück ausnahmsweise nicht im Eigentum des Hoheitsträgers, hat dies auf die hoheitlichen Befugnisse grundsätzlich keinen Einfluss. Hingegen können sich Schwierigkeiten ergeben, wenn bauliche Massnahmen an der Strasse erforderlich sind. In diesem Fall stellt sich die Frage, ob und allenfalls inwieweit private Rechte abgetreten werden müssen. Sollte dies der Fall sein, müssen die Rechte erworben bzw. – wenn dies nicht möglich ist – enteignet werden. Diese Fragen können jedoch nur im Einzelfall beantwortet werden.¹⁶

2.3.2 Einführungsverordnung zum eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz

Nach Art. 19 Abs. 1 und Art. 25 Abs. 1 der Einführungsverordnung zum eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz (sGS 711.1; abgekürzt EV zum SVG) ist «das Polizeikommando» (konkret die Kantonspolizei, Verkehrstechnik) zum Erlass von Verkehrsanordnungen¹⁷ sowie für die Anordnung von Signalen und Markierungen zuständig.¹⁸

In der Zuständigkeit der politischen Gemeinde liegt es, den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr auf Gemeindestrassen und Wegen, die *nicht* dem allgemeinen Durchgangsverkehr dienen, vollständig zu untersagen oder zeitlich zu beschränken (Art. 21 Abs. 1 EV zum SVG [i.V.m. Art. 3 Abs. 3 SVG]) oder für Gemeindestrassen dritter Klasse und Wege beschränkte Fahrverbote¹⁹ zu verfügen (Art. 21 Abs. 2 Bst. a und b EV zum SVG). Dabei hat sie ihre Anordnungen vor Erlass dem Polizeikommando mitzuteilen und nach dessen Weisungen das zutreffende Signal anzubringen (Art. 21 Abs. 3 EV zum SVG).

Signalisation und Markierung neuer und zu korrigierender Verkehrsflächen sind gesamthaft im Rahmen des Projekts zu planen. Die für Verkehrsanordnungen zuständige Stelle wirkt bei der Planung mit (Art. 28 Abs. 1 und 2 EV zum SVG).

2.3.3 Verfahrensablauf bei Kantonsstrassen

2.3.3.a Aufgrund mangelnder Verkehrssicherheit

Sofern ein Antrag einer Gemeinde zu einer Geschwindigkeitsreduktion aufgrund der Verkehrssicherheit auf einer Kantonsstrasse eintrifft, prüft das kantonale Tiefbauamt dieses Gesuch.

Auf Basis der aufgeworfenen Aspekte zur Verkehrssicherheit führt das Tiefbauamt eine Road-Safety-Inspection (RSI) durch, die nur durch zertifizierte Auditorinnen und Auditoren erfolgen darf und deren Prozess durch Bund und VSS normiert ist. Anhand der RSI werden auf einem bestehenden Strassenabschnitt sämtliche verkehrssicherheitsrelevanten Defizite dokumentiert

¹⁶ G. Germann, a.a.O., Rz 3 ff. zu Art. 6 StrG.

¹⁷ Verkehrsanordnungen sind Massnahmen, die durch Vorschrifts- und Vortrittssignale sowie andere Signale mit Vorschriftscharakter angezeigt werden (Art. 107 SSV).

¹⁸ Eine Sonderregelung gilt für die Stadt St.Gallen (ausser auf der Nationalstrasse A1 und deren Ein-/Ausfahrten), wo die Gemeindebehörden diese Befugnisse ausüben (Art. 19 Abs. 2 und Art. 25 Abs. 1 Satz 2 EV zum SVG).

¹⁹ D.h. zeitlich oder für bestimmte Fahrzeugarten beschränkt (vgl. Art. 19 SSV).

und bewertet (Matrix aus Unfallschwere und Unfallwahrscheinlichkeit). Zudem werden entsprechende Massnahmenvorschläge ergänzt, die z.T. auch zeitlich gestaffelt formuliert werden können (Sofortmassnahmen, mittelfristige Massnahmen, langfristige Massnahmen).

Bei der Frage, ob eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit als letzte Massnahme in Frage kommt, gilt es zunächst zu klären, ob die festgestellten Defizite nicht baulich behoben werden können. Ist dies möglich (z.B. durch das einfache Zurückschneiden von Hecken für Sichtzonen), so kann einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nicht entsprochen werden und es wird auch kein Antrag bei der Kantonspolizei eingereicht. Ist eine bauliche Massnahme hingegen unverhältnismässig (z.B. Rückbau eines Gebäudes), ist es möglich, einen Antrag beim Polizeikommando zu stellen. Die Kantonspolizei prüft, ob die bundesrechtlichen Voraussetzungen nach Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV erfüllt sind und entscheidet ²⁰, ob dem Antrag auf Grundlage der RSI (einschliesslich Massnahmenvorschläge) stattgegeben wird.

In diesen Fällen kann es sich unter Umständen um eine zeitlich beschränkte Massnahme handeln. Sollte das zuvor genannte Beispiel mit dem bestehenden Gebäude, welches das Defizit verursacht (z.B. Sichtzonen), durch eine neue Überbauung als Grund für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit obsolet werden, gilt es auch, die Höchstgeschwindigkeit wieder anzupassen (vgl. dazu Art. 107 Abs. 5 Satz 2 SSV).

2.3.3.b Aufgrund Lärmgrenzwertüberschreitung

Sofern ein Antrag einer Gemeinde zu einer Geschwindigkeitsreduktion aufgrund von übermässigem Lärm auf einer Kantonsstrasse eintrifft, prüft das kantonale Tiefbauamt dieses Gesuch.

Geschwindigkeitsreduktionen aus Lärmgründen dürfen auf verkehrsorientierten Strassen nur dann zur Anwendung kommen, wenn diese gemäss SSV notwendig, zweckmässig und verhältnismässig sind (vgl. Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV). Die Notwendigkeit aus Lärmgründen definiert sich durch die dauerhafte Überschreitung des Immissionsgrenzwerts für Strassenlärm bei lärmempfindlichen Gebäuden nach der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (SR 841.41; abgekürzt LSV). Dabei ist sicherzustellen, dass die Überschreitung des genannten Grenzwerts nicht mit verhältnismässigen baulichen Massnahmen heute oder in näherer Zukunft aufgehoben werden kann. Konkret sind lärmarme Beläge und Lärmschutzwände, sofern bautechnisch machbar und wirtschaftlich tragbar, in jedem Fall einer Geschwindigkeitsreduktion vorzuziehen. Die Zweckmässigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion wird dadurch definiert, dass die effektiv gefahrene mittlere Geschwindigkeit (v50) so verringert werden kann, dass die Lärmreduktion wahrnehmbar ist, also mindestens 1dB(A). Des Weiteren sind Geschwindigkeitsreduktionen nicht zulässig, wenn nur wenige Liegenschaften auf einem sehr kurzen Streckenabschnitt von Immissionsgrenzwertüberschreitungen betroffen sind: Durch eine Signalisationsänderung auf einer solch kurzen Strecke verstärkten sich Beschleunigungsgeräusche (beidseitig) hinter der wieder aufgehobenen Signalisation und somit würde die Lärmsituation in den genannten Fällen eher noch verschlechtert (Störfaktor, Aufwachgeräusche usw.). Erst wenn die Notwendigkeit und die Zweckmässigkeit dargelegt sind, kann durch das kantonale Tiefbauamt als Strasseneigentümerin ein Gutachten zur Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit erstellt werden, in dem die Verhältnismässigkeit (Gesamtinteressenabwägung) erörtert wird. Dabei sind in jedem Fall folgende Elemente zu berücksichtigen: Ausweichverkehr auf das untergeordnete / nicht verkehrsorientierte Strassennetz, Auswirkungen betreffend Fahrzeitverlusten auf den MIV und den öV, Potenzial zur Reduktion des Unfallgeschehens, Akzeptanz der Geschwindigkeitsreduktion / Fahrpsychologie und Verkehrsablauf. Weitere Elemente, wie Auswirkungen auf das Ortsbild, Natur, Landschaft, Klima, Siedlungsentwicklung, historische Verkehrswege, Aufenthaltsqualität usw., können ebenfalls zur vollständigen Abhandlung aller Interessen dienen.

²⁰ Vgl. Abschnitt 2.3.2.

Ist eine Massnahme gemäss dem Gutachten notwendig, zweckmässig und verhältnismässig, und kann sie nicht mit einer anderen Massnahme behoben werden, ist es möglich, einen Antrag beim Polizeikommando zu stellen. Die Kantonspolizei entscheidet²¹, ob dem Antrag auf Grundlage des Gutachtens stattgegeben wird.

2.3.4 Verfahrensablauf bei Gemeindestrassen

Die in Abschnitt 2.3.4 beschriebenen Verfahrensabläufe gelten grundsätzlich bei streckenbezogenen Geschwindigkeitsanpassungen auch für Gemeindestrassen. Allerdings ist anstelle des (kantonalen) Tiefbauamtes die politische Gemeinde als Hoheitsträgerin über die Gemeindestrassen die zuständige Stelle, die nach Vorliegen eines Gutachtens einen entsprechenden Antrag beim Polizeikommando zu stellen bzw. – je nachdem, wie die entsprechende Gemeindestrasse klassiert ist – dem Polizeikommando die Anordnung vor Erlass mitzuteilen hat.²²

Die Gemeindeautonomie bleibt im bisherigen Umfang bestehen.

3 Umsetzung Motionsauftrag

3.1 Allgemein

Die bundesrechtlichen Voraussetzungen zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit können aufgrund der verfassungsrechtlichen Kompetenzordnung (und der Rechtsprechung) nicht in generell-abstrakter Weise durch ein (kantonales) Gesetz konkretisiert oder gar eingeschränkt werden.²³

Soweit die gutgeheissene Motion daher darauf abzielt, die Anforderungen an die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen in generell-abstrakter Form durch den kantonalen Gesetzgeber zu konkretisieren oder das bundesrechtlich vorgesehene Ermessen der kantonalen (oder kommunalen) Behörden, bei gegebenen Voraussetzungen im konkreten Einzelfall die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herabzusetzen, durch ein kantonales Gesetz einzuschränken, verstösst sie gegen Bundesrecht und ist nicht zulässig.

Bundesrecht geht entgegenstehendem kantonalem Recht vor (Art. 49 Abs. 1 BV). Mit Blick auf den Motionsauftrag des Kantonsrates bedeutet dies, dass die Anpassung des Strassengesetzes nur im Rahmen des Bundesrechts, nicht aber in Bundesrecht einschränkender oder gar zuwiderlaufender Weise erfolgen darf. Die in den Ziff. 2 und 3 des Motionsauftrags vorgeschlagenen kantonalen Gesetzesbestimmungen können somit lediglich als eine Art «Auslegungshilfe» bei der Anwendung der detaillierten und abschliessenden Regelung im Bundesrecht (Art. 32 SVG; Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV) dienen.

3.2 Anpassung Strassengesetz

Im kantonalen Strassengesetz werden die Strassenklassen und die entsprechende Funktion dieser Strassen definiert. Zur Umsetzung der Motion wird im Strassengesetz neu festgehalten, dass sowohl Kantonsstrassen als auch Gemeindestrassen erster Klasse als verkehrsorientierte

²¹ Vgl. Abschnitt 2.3.2.

²² Vgl. Abschnitt 2.3.2.

²³ BGE 130 I 134 Erw. 3.4: «(...) ist somit festzuhalten, dass das Bundesrecht einerseits den rechtssatzmässigen Erlass von ohne entsprechende Signalisationen allgemein geltenden Verkehrsbeschränkungen dem Bund vorbehält, den Kantonen andererseits die Kompetenz einräumt, für bestimmte Strassen auf ihrem Gebiet Verkehrsbeschränkungen mittels Verfügung und Signalisation anzuordnen»; Urteil des Bundesgerichtes 1C_39/2019 vom 22.05.2020, Erw. 6.1: «Die Kantone sind nicht befugt, den motorisierten Verkehr auf ihrem Hoheitsgebiet per Rechtssatz generell zu beschränken. Die Kantone dürfen nach Art. 3 Abs. 2 SVG einzig für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs erlassen (Satz 1). Sie können diese Befugnis den Gemeinden übertragen (...) (Satz 2).»

Strassen im Sinn der eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzgebung gelten. Dies hat zur Folge, dass auf Kantonsstrassen sowie auf Gemeindestrassen erster Klasse keine zonenbezogenen Geschwindigkeitsherabsetzungen (Tempo-30-Zonen) möglich sind (vgl. dazu vorstehend Abschnitt 2.2.3).

Des Weiteren wird in einem neuen Art. 11^{bis} StrG festgehalten, dass auf verkehrsorientierten Strassen grundsätzlich die bundesrechtlich festgesetzte allgemeine Höchstgeschwindigkeit signalisiert wird. Abweichende Höchstgeschwindigkeiten dürfen nur in Ausnahmefällen (nach Bundesrecht zulässigen Gründen und gestützt auf ein Gutachten) signalisiert werden, soweit nachgewiesen ist, dass der damit verfolgte Zweck nicht mit anderen Massnahmen erreicht werden kann.

Der neue Art. 11^{bis} StrG hat keinen eigenständigen Charakter und nimmt lediglich die bestehende Rechtsprechung des Bundesgerichtes auf, wonach Geschwindigkeitsreduktionen auf verkehrsorientierten Strassen nur als letztes Mittel möglich sind, wenn nicht mit anderen Massnahmen der angestrebte Zweck erreicht werden kann. Dazu ist bei verkehrsorientierten Strassen vorgängig immer ein entsprechendes Gutachten zu erstellen (vgl. dazu auch vorstehend Abschnitt 2.2.2). Art. 11^{bis} StrG steht damit im Einklang mit der eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzgebung und der bundesgerichtlichen Rechtsprechung betreffend Geschwindigkeitsreduktionen.

4 Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen

Art. 5 b) Klassen

Im Strassengesetz werden in Art. 5 Abs. 1 und 2 die Klassen für die Kantonsstrassen definiert. Neu wird in einem Abs. 3 festgehalten, dass es sich bei Kantonsstrassen um verkehrsorientierte Strassen handelt.

Eine Ausnahme bildet der Klosterplatz (vgl. vorstehend Abschnitt 2.3.1.a). Weitere Ausnahmen vom Grundsatz der Verkehrsorientiertheit bei Kantonsstrassen gibt es nicht.

Art. 8 b) Strassenklassen

In Art. 8 StrG werden die Klassen für die Gemeindestrassen definiert. Die Einteilung einer Strasse richtet sich nach den tatsächlichen Verhältnissen und der geplanten Funktion der Strasse.

Der bestehende Art. 8 Abs. 1 StrG, in dem die Gemeindestrassen erster Klasse definiert werden, wird – analog wie bei den Kantonsstrassen – mit dem Zusatz ergänzt, dass es sich bei Gemeindestrassen erster Klasse um verkehrsorientierte Strassen handelt.

Art. 11^{bis} (neu) Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen

In einem neuen Art. 11^{bis} wird der Wortlaut der Motion umgesetzt und festgehalten, dass auf verkehrsorientierten Strassen grundsätzlich die festgesetzte allgemeine Höchstgeschwindigkeit signalisiert wird und dass abweichende Höchstgeschwindigkeiten nur in Ausnahmefällen signalisiert werden, soweit nachgewiesen ist, dass der damit verfolgte Zweck nicht mit anderen Massnahmen erreicht werden kann.

Abschnitt IV: Vollzugsbeginn

Der IX. Nachtrag zum Strassengesetz soll gemäss aktueller Planung ab 1. Oktober 2026 angewendet werden. Die Festlegung des Vollzugsbeginns erfolgt durch die Regierung nach Eintritt der Rechtsgültigkeit des IX. Nachtrags.

5 Erlass von Verordnungsrecht

Nach Art. 5 Abs. 1^{bis} des Staatsverwaltungsgesetzes (sGS 140.1) unterbreitet die Regierung dem Kantonsrat bei Entwürfen mit Gesetzesrang im Rahmen der Botschaft auch die Grundzüge des angedachten zugehörigen Verordnungsrechts, wenn die Verordnung von erheblicher Bedeutung ist.

Im Rahmen des vorliegenden Nachtrags zum Strassengesetz ist der Erlass neuer Verordnungen und/oder die Änderung bestehender Verordnungen nicht vorgesehen. Daher erübrigen sich weitere Ausführungen.

6 Auswirkungen

6.1 Finanzielle und personelle Auswirkungen

Die geplanten Anpassungen bzw. Ergänzungen im Strassengesetz haben keine finanziellen Auswirkungen. Auch wird aufgrund des Nachtrags des Strassengesetzes kein wesentlicher Mehraufwand für das Personal erwartet.

6.2 Bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Kantonsstrassen / Gemeindestrassen erster Klasse

Bereits bestehende rechtskräftig verfügte Herabsetzungen der Höchstgeschwindigkeiten auf Kantonsstrassen und/oder Gemeindestrassen erster Klasse bleiben bestehen.

7 Vernehmlassung

Weil die Motion getreu dem Motionsauftrag umgesetzt wird und diesbezüglich wenig Spielraum besteht, wird auf eine externe Vernehmlassung verzichtet.

8 Referendum

Der vorliegende Nachtrag untersteht dem fakultativen Gesetzesreferendum nach Art. 49 Abs. 1 Bst. a der Kantonsverfassung (sGS 111.1) i.V.m. Art. 5 des Gesetzes über Referendum und Initiative (sGS 125.1).

9 Antrag

Wir beantragen Ihnen, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, auf den IX. Nachtrag zum Strassengesetz einzutreten.

Im Namen der Regierung

Beat Tinner
Präsident

Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär

IX. Nachtrag zum Strassengesetz

Entwurf der Regierung vom 2. September 2025

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 2. September 2025²⁴ Kenntnis genommen und erlässt:

I.

Der Erlass «Strassengesetz vom 12. Juni 1988»²⁵ wird wie folgt geändert:

Art. 5 *b) Klassen*

¹ Kantonsstrassen erster Klasse sind kantonale Autostrassen.

² Kantonsstrassen zweiter Klasse sind:

- a) Hauptverkehrsstrassen;
- b) Strassen, die dem Anschluss der politischen Gemeinde an Kantonsstrassen erster Klasse oder an Hauptverkehrsstrassen dienen.

³ **Kantonsstrassen gelten als verkehrsorientierte Strassen.**

Art. 8 *b) Strassenklassen*

¹ Gemeindestrassen erster Klasse dienen dem örtlichen und überörtlichen Verkehr. Sie stehen dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offen **und gelten als verkehrsorientierte Strassen.**

² Gemeindestrassen zweiter Klasse dienen der Groberschliessung des Baugebiets und der Erschliessung grösserer Siedlungsgebiete ausserhalb des Baugebietes. Sie stehen in der Regel dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offen.

³ Gemeindestrassen dritter Klasse dienen der übrigen Erschliessung sowie der Land- und Forstwirtschaft. Sie stehen dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr nicht offen.

²⁴ ABI 2025-●●.

²⁵ sGS 732.1.

Art. 11^{bis} (neu) Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen

¹ Auf verkehrsorientierten Strassen wird grundsätzlich die bundesrechtlich festgesetzte allgemeine Höchstgeschwindigkeit signalisiert. Abweichende Höchstgeschwindigkeiten dürfen nur in Ausnahmefällen signalisiert werden, soweit nachgewiesen ist, dass der damit verfolgte Zweck nicht mit anderen Massnahmen erreicht werden kann.

II.

[keine Änderung anderer Erlasse]

III.

[keine Aufhebung anderer Erlasse]

IV.

1. Die Regierung bestimmt den Vollzugsbeginn dieses Nachtrags.
2. Dieser Nachtrag untersteht dem fakultativen Gesetzesreferendum.²⁶

²⁶ Art. 5 RIG, sGS 125.1.