Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}
2A.38/2006 /leb

Urteil vom 13. Juli 2006
II. Öffentlichrechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesrichter Merkli, Präsident,
Bundesrichter Betschart, Hungerbühler,
Wurzburger, Müller,
Gerichtsschreiber Häberli.

Parteien
Politische Gemeinde St. Gallen, Beschwerdeführerin, handelnd durch den Stadtrat, Rathaus, 9001 St. Gallen,

Justiz- und Polizeidepartement des Kantons
St. Gallen, 9001 St. Gallen, mitbeteiligte Behörde,

gegen

1. A._____,
2. B._____,
3. C._____,
4. D._____,
Beschwerdegegner,
Verwaltungsgericht des Kantons St. Gallen, Spisergasse 41, 9001 St. Gallen.

Gegenstand
"Tempo 30-Zone" im Quartier Kesselhalden,

Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen das Urteil
des Verwaltungsgerichts des Kantons St. Gallen
vom 6. Dezember 2005.

Sachverhalt:
A.
Am 7. September 2004 beschloss der Stadtrat von St. Gallen für die Quartiere Kesselhalden und Guggeien je die Einführung einer "Tempo 30-Zone". Die Verkehrsanordnung betreffend Kesselhalden fochten die Anwohner A._____, B._____, C._____ und D._____ zunächst erfolglos beim Justiz- und Polizeidepartement des Kantons St. Gallen an. Das von diesen vier Anwohnern in der Folge angerufene Verwaltungsgericht des Kantons St. Gallen hob am 6. Dezember 2005 sowohl den Departementsentscheid als auch den Stadtratsbeschluss auf.
B.
Hiergegen hat die Stadt St. Gallen am 20. Januar 2006 beim Bundesgericht Verwaltungsgerichtsbeschwerde eingereicht mit dem Antrag, den Entscheid des Verwaltungsgerichts aufzuheben und die "Tempo 30-Zone" im Quartier Kesselhalden zu bestätigen.
A._____, B._____, C._____ und D._____ sowie das Verwaltungsgericht des Kantons St. Gallen und das Bundesamt für Strassen schliessen auf Abweisung der Beschwerde, während das Justiz- und Polizeidepartement des Kantons St. Gallen deren Gutheissung beantragt.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:
1.
1.1 Gemäss Art. 82 Abs. 1 BV ist es grundsätzlich Sache des Bundes, den Strassenverkehr zu regeln; den Kantonen kommt aber die Kompetenz zum Erlass von örtlichen Verkehrsbeschränkungen zu. Hinsichtlich dieser den Kantonen verbleibenden (und an die Gemeinden delegierbaren; vgl. Art. 3 Abs. 2 Satz 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 [SVG; SR 741.01]) Befugnisse wird unterschieden zwischen den - vollständigen oder zeitlich beschränkten - Fahrverboten nach Art. 3 Abs. 3 SVG und den "anderen Beschränkungen oder Anordnungen" gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG. Gegen diese letzteren, sog. funktionellen Verkehrsanordnungen steht auf Bundesebene seit dem 1. Januar 2003 die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ans Bundesgericht offen (Art. 3 Abs. 4 SVG in der Fassung vom 14. Dezember 2001), während Fahrverbote nach Art. 3 Abs. 3 SVG nur mit staatsrechtlicher Beschwerde angefochten werden können. Die vorliegend streitige Geschwindigkeitsvorschrift zählt - zumindest was den Rechtsmittelweg anbelangt - zu den Verkehrsanordnungen, bezüglich welcher aufgrund von Art. 3 Abs. 4 SVG die Verwaltungsgerichtsbeschwerde offen steht.
1.2 Die Stadt St. Gallen ist in eigenen schützenswerten (öffentlichen) Interessen betroffen und deshalb zu diesem Rechtsmittel legitimiert (vgl. Art. 103 lit. a OG; vgl. auch Art. 3 Abs. 4 Satz 4 SVG).
Weil allein die Verkehrsanordnung für Kesselhalden angefochten wurde, war im Rechtsmittelverfahren vor dem kantonalen Justiz- und Polizeidepartement nur diese, nicht aber jene für Guggeien streitig. Der Stadtratsbeschluss vom 7. September 2004 wurde, wie aufgrund der Erwägungen des angefochtenen Urteils ohne weiteres anzunehmen ist, trotz der unpräzisen Formulierung des Dispositivs des Verwaltungsgerichtsentscheids nur insoweit aufgehoben, als er das Gebiet Kesselhalden betrifft.
2.
Streitig ist vorliegend, gestützt auf welche gesetzlichen Bestimmungen Geschwindigkeitsbeschränkungen bzw. "Tempo 30-Zonen" angeordnet werden können.
2.1 Die ursprüngliche Fassung des 1958 erlassenen Strassenverkehrsgesetzes sah noch nicht für alle Strassen eine allgemein verbindliche Höchstgeschwindigkeit vor; nur innerorts war die Geschwindigkeit generell auf 60 km/h beschränkt (Art. 32 Abs. 2 SVG in seiner ursprünglichen Fassung, AS 1959 S. 690). Im Übrigen galt lediglich der allgemeine Grundsatz von Art. 32 Abs. 1 SVG, wonach die Autofahrer ihre Geschwindigkeit stets den konkreten Umständen anzupassen haben. In Art. 3 Abs. 4 SVG gab der Gesetzgeber den Kantonen aber die Kompetenz zum Erlass funktioneller Verkehrsanordnungen (AS 1959 S. 680), einschliesslich der Regelung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit: Die Kantone bzw. die Gemeinden durften örtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen erlassen, sofern einer der gesetzlich vorgesehenen (verkehrs-)polizeilichen Gründe - die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe - dies rechtfertigte (vgl. die bundesrätliche Botschaft vom 24. Juni 1955, BBl 1955 II 11). Zusätzlich zur Regelungsbefugnis gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG erhielten die zuständigen kantonalen Behörden in Art. 32 Abs. 3 SVG (ursprüngliche Fassung, AS 1959 S. 690) die
ausdrückliche Ermächtigung, die Geschwindigkeit ausserorts zu beschränken sowie innerorts abweichende Höchstgeschwindigkeiten zu verfügen. Dem Bundesrat kam seinerseits eine Teilkompetenz zum Erlass von Geschwindigkeitsvorschriften zu, welche sich insbesondere auf die Nationalstrassen und die Lastwagen erstreckte (Art. 32 Abs. 5 SVG, AS 1959 S. 690).
2.2 Angesichts der stetigen Zunahme des Individualverkehrs und der damit verbundenen starken Erhöhung der Zahl von schweren Verkehrsunfällen wurde bald der Ruf nach umfassenden Geschwindigkeitsbeschränkungen laut. Nachdem die versuchsweise Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ausserorts und 130 km/h auf den Autobahnen - sowie weitere Geschwindigkeitsbeschränkungen im Zusammenhang mit der Ölkrise - die Unfallstatistik 1973 positiv beeinflusst hatten, nahmen die eidgenössische Räte dieses Anliegen auf: Die zuständige Kommission des Ständerats dehnte die laufende Revision des Strassenverkehrsgesetzes auf Art. 32 SVG aus und schlug die Einführung von verbindlichen Höchstgeschwindigkeiten für alle Strassenkategorien vor (AB 1974 S 105). Dieses Vorhaben stiess im Parlament auf Zustimmung, so dass dem Bundesrat im neu gefassten Art. 32 Abs. 2 SVG gleichzeitig Kompetenz und Verpflichtung übertragen wurden, die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen zu beschränken (vgl. AS 1975 S. 1260). Gestützt darauf wurden zunächst allgemeine Höchstgeschwindigkeiten auch ausserhalb der Ortschaften - auf Landstrassen und Autobahnen - eingeführt; gleichzeitig bewirkte die "integrale" Delegation der Kompetenz zur
Geschwindigkeitsbeschränkung an den Bundesrat (vgl. AB 1974 S 106, Votum Munz) aber eine Einschränkung jenes Handlungsspielraums, über den die kantonalen Behörden bis anhin aufgrund von Art. 32 Abs. 3 und Art.

3 Abs. 4 SVG verfügt hatten. Zwar sahen die neu gefassten Absätze 3 und 4 von Art. 32 immer noch die Möglichkeit vor, dass die Kantone punktuell für bestimmte Strassenstrecken (nicht aber für Nationalstrassen) von der bundesrätlich festgesetzten Höchstgeschwindigkeit abweiche Geschwindigkeitsbeschränkungen verfügen (vgl. AS 1975 S. 1260); dies war jedoch bloss noch im Rahmen der vom Bundesrat zu erlassenden Regelung möglich.
2.3 Dem vom Gesetzgeber erteilten Rechtsetzungsauftrag entsprechend hat der Bundesrat Ende 1976 die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten festgesetzt: Mit dem neu in die Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11) eingefügten Art. 4a Abs. 1 wurde die Geschwindigkeit zunächst in Ortschaften auf 60 km/h, ausserorts auf 100 km/h und auf Autobahnen auf 130 km/h beschränkt (AS 1976 S. 2810). Im Laufe der Jahre wurden die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten weiter auf die heute geltenden Werte herabgesetzt: 50 km/h innerorts (AS 1983 S. 1651), 80 km/h ausserorts, 100 km/h auf Autostrassen und 120 km/h auf Autobahnen (AS 1990 S. 66). Zusätzlich hat der Bundesrat am 5. September 1979 die Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) erlassen, in welcher insbesondere auch die Voraussetzungen geregelt werden, unter denen Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten verfügt werden können: Gemäss der heute geltenden Fassung dürfen Letztere für bestimmte Strassenstrecken herab- oder heraufgesetzt werden zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs (Art. 108 Abs. 1 SSV). Zulässig ist die Anordnung von
abweichenden Höchstgeschwindigkeiten jedoch nur gestützt auf ein vorgängig zu erstellendes Gutachten (vgl. Art. 32 Abs. 3 SVG), welches belegt, dass diese Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 108 Abs. 4 SSV). Die Gründe, welche eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erforderlich machen können, zählt der Bundesrat in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend auf: Eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben (lit. a); bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes (lit. b); es kann auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert (lit. c) oder es kann eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden (lit. d). Weiter werden in Art. 108 Abs. 5 SSV für jede Strassenkategorie die zulässigen abweichenden Höchstgeschwindigkeiten aufgezählt; innerorts sind u.a. "Tempo 30-Zonen" zulässig (lit. e). Diese umfassen mehrere Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss, weshalb die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt wird
(vgl. Art. 22a SSV).
3.
3.1 Bezüglich des Quartiers Kesselhalden ist unstreitig, dass die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV für die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nicht erfüllt sind. Im betroffenen Wohngebiet gibt es keinen Durchgangsverkehr und nur eine geringe Verkehrsdichte, so dass weder eine Gefährdungssituation noch eine übermässige Umweltbelastung besteht; insoweit kann auf die Ausführungen des Verwaltungsgerichts im angefochtenen Urteil verwiesen werden.
3.2 Anders als die Vorinstanz, welche die Anordnung der streitigen "Tempo 30-Zone" für bundesrechtswidrig hält, weil die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV nicht erfüllt sind, geht die Stadt St. Gallen davon aus, die entsprechende Verkehrsbeschränkung unmittelbar und allein auf Art. 3 Abs. 4 SVG stützen zu können. Gemäss dieser Bestimmung dürfen die zuständigen kantonalen Behörden funktionelle Verkehrsanordnungen verfügen, "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 den betreffenden "Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden".
3.3 Die Beschwerdeführerin verkennt mit ihrer Argumentation, dass dem Bundesrat die umfassende Kompetenz zur Regelung der Geschwindigkeitsbeschränkungen delegiert worden ist. Wie ausgeführt ist er dem damit verbundenen Auftrag durch die Festsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten in Art. 4a Abs. 1 VRV sowie mit der detaillierten und abschliessenden Regelung von Art. 108 SSV über die abweichenden Höchstgeschwindigkeiten nachgekommen. Dieses einschlägige Verordnungsrecht bildet zusammen mit Art. 32 SVG die lex specialis zur allgemeineren Norm von Art. 3 Abs. 4 SVG, so dass für die Kantone und Gemeinden kein Raum mehr bleibt, tiefere Geschwindigkeitslimiten unmittelbar gestützt auf die letztere Bestimmung anzuord-

nen. Entsprechendes ergibt sich aus der Betrachtung der bundesrechtlichen Ausführungsbestimmungen zu den "Tempo 30-Zonen": Bereits die inzwischen aufgehobene Weisung des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements vom 3. April 1989 über die Zonensignalisation von Verkehrsanordnungen brachte durch wiederholte Verweisungen auf Art. 108 SSV (Ziff. II/2, III/2.1, III/2.2 u. III/3) klar zum Ausdruck, dass sie diese Regelung und nicht etwa Art. 3 Abs. 4 SVG konkretisierte. Gleich verhält es sich mit der heute geltenden,
vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation am 28. September 2001 erlassenen Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3), in welcher die aktuellen Anforderungen bezüglich Ausgestaltung, Signalisation und Markierung der "Tempo 30-Zonen" näher geregelt werden. Schon im Ingress dieser Departementsverordnung wird ausdrücklich auf Art. 108 SSV Bezug genommen; zudem stützt sich das Kernstück der Verordnung - der das für abweichende Höchstgeschwindigkeiten erforderliche Gutachten betreffende Art. 3 - sowohl auf Art. 32 Abs. 4 SVG (heute richtigerweise: Art. 32 Abs. 3 SVG) als auch auf Art. 108 Abs. 4 SSV.
3.4 Was die Beschwerdeführerin weiter gegen die Anwendbarkeit von Art. 108 Abs. 2 SSV vorbringt, vermag nicht zu überzeugen:
3.4.1 Es ist nach dem Gesagten nicht zu beanstanden, dass die "Tempo 30-Zonen" den abweichenden Höchstgeschwindigkeiten zugeordnet werden (so explizit in Art. 108 Abs. 5 lit. e SSV). Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin stellen sie nicht ein eigenes "Verkehrsregime" dar, welches den Rahmen einer blossen (abweichenden) Geschwindigkeitsbeschränkung im Sinne von Art. 108 SSV sprengen würde: Zunächst wurde die Konzeption als Zone nicht etwa deswegen gewählt, weil eine Vielzahl abweichender Verkehrsregeln gelten würden; vielmehr sollte damit die Signalisation vereinfacht und ein unübersichtlicher "Schilderwald" vermieden werden (vgl. etwa die Botschaft des Bundesrats zur Volksinitiative "Strassen für alle", BBl 2000 S. 2896 f.). Es gibt denn auch kaum Verkehrsregeln, die unmittelbar an die "Zonen-Eigenschaft" anknüpfen. So gilt gerade die angesprochene besondere Vorsichts- und Rücksichtspflicht (vgl. Art. 22a SSV) nicht nur in "Tempo 30-Zonen", sondern generell auf Nebenstrassen in Wohnquartieren (Art. 41a VRV). Die wenigen effektiven Sonderregeln beruhen zudem primär darauf, dass in den "Tempo 30-Zonen" besonders langsam gefahren werden muss (Art. 50 Abs. 1 lit. c VRV [Benützung fahrzeugähnlicher Geräte auf der Fahrbahn];
Art. 4 Abs. 2 der Verordnung über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen [grundsätzliches Verbot von Fussgängerstreifen in den "Tempo 30-Zonen"]); sie knüpfen nur in zweiter Linie an den "Zonencharakter" an. So dienen auch die für "Tempo 30-Zonen" typischen baulichen Massnahmen nicht einem Selbstzweck, sondern sollen die Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit sicherstellen (vgl. Art. 5 Abs. 3 der Verordnung über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen). Die Erfahrung hat nämlich gezeigt, dass die blosse Signalisation der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h die effektiv gefahrene Geschwindigkeit kaum beeinflusst; eine merkliche Senkung des durchschnittlichen Geschwindigkeitsniveaus kann in der Regel nur durch gezielte bauliche Massnahmen für die Verkehrsberuhigung erreicht werden (vgl. Lindenmann/Koy, Beurteilung der Auswirkungen von Zonensignalisationen [Tempo 30]in Wohngebieten auf die Verkehrssicherheit, ETH Zürich, Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau, März 2000, S. 51 u. 53). Gleiches gilt letztlich für den Rechtsvortritt in "Tempo 30-Zonen": Es darf vom generell geltenden Rechtsvortritt (Art. 36 Abs. 2 SVG) deshalb grundsätzlich nicht abgewichen werden (vgl.
Art. 4 Abs. 1 der Verordnung über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen), weil dieser ein probates Mittel zur Senkung des Geschwindigkeitsniveaus darstellt.
3.4.2 Nichts zugunsten des Standpunkts der Beschwerdeführerin ergibt sich sodann aus der Tatsache, dass Art. 3 Abs. 4 SVG die "Wohnquartiere" sowie Verkehrsanordnungen zum "Schutz der Bewohner" erwähnt. Diese Fassung des Gesetzestextes (vgl. AS 1984 S. 808) geht auf die parlamentarische Initiative zum Schutz der Wohnquartiere (Geschäft 80.223) zurück, bei welcher es allein um eine mengenmässige Beschränkung des parkplatzsuchenden Pendlerverkehrs und nicht etwa um Geschwindigkeitsbeschränkungen in Wohnquartieren ging (vgl. den Bericht der Verkehrskommission des Nationalrats in BBl 1982 II 871 ff. sowie die Stellungnahme des Bundesrats in BBl 1983 I 801 ff.). Entsprechend nennt Art. 3 Abs. 4 SVG hinsichtlich der Wohnquartiere lediglich "andere" Massnahmen (Beschränkungen des Verkehrs und besondere Regelungen fürs Parkieren) ausdrücklich. Auf eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zielte demgegenüber die Volksinitiative "Strassen für alle" ab, welche innerorts eine generelle Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h forderte. Zwar wurde diese Initiative im Parlament (vgl. AB 2000 N 795 f. ; S 702) und in der Volksabstimmung vom 4. März 2001 klar abgelehnt (vgl. BBl 2001 S. 2025). Sie bewegte aber den Bundesrat zu einem
Bekenntnis zugunsten der "Tempo 30-Zonen", deren Errichtung er zu fördern versprach (BBl 2000 S. 2896

ff., insb. 2909). Indessen war diesbezüglich lediglich von Verfahrensvereinfachungen sowie Erleichterungen für kostengünstige Formen von flankierenden (baulichen und verkehrstechnischen) Massnahmen die Rede; diese Zielsetzung wurde im Wesentlichen durch die Aufhebung der Weisungen vom 3. April 1989 über die Zonensignalisation von Verkehrsanordnungen und den Erlass der schlankeren Departementsverordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen umgesetzt (vgl. BBl 2000 S. 2910). Von einer Lockerung der sachlichen Voraussetzungen für die Anordnung von "Tempo 30-Zonen" war dabei nie die Rede.
3.4.3 Gemäss Art. 2a Abs. 6 SSV kann ein Hauptstrassenabschnitt, auf dem die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt worden ist, ausnahmsweise in eine "Tempo 30-Zone" einbezogen werden, wobei der Verordnungsgeber bezüglich der Temporeduktion auf die Voraussetzungen nach Art. 108 Abs. 2 SSV verweist. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin spricht diese Formulierung nicht dafür, dass "Tempo 30-Zonen", welche an sich nur auf Nebenstrassen zulässig sind (vgl. Art. 2a Abs. 5 SSV), ansonsten gestützt auf andere gesetzliche Grundlagen - also Art. 3 Abs. 4 SVG - anzuordnen wären. Der entsprechende Hinweis auf Art. 108 SSV hat rein deklarativen Charakter; allenfalls soll dadurch betont werden, dass für den Hauptstrassenabschnitt gesondert zu prüfen ist, ob die Voraussetzungen nach Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt sind, ohne dass die zur geplanten "Tempo 30-Zone" gehörenden Nebenstrassen in die Beurteilung einzubeziehen wären.
3.4.4 An dieser Stelle ist daran zu erinnern, dass die Beschwerdeführerin ihren Beschluss vom 7. September 2004 ursprünglich selbst auf Art. 108 Abs. 1 und Abs. 2 SSV und nicht auf Art. 3 Abs. 4 SVG gestützt hat. Soweit sie geltend machen will, dass die beanstandete Auslegung der erwähnten Vorschriften den tatsächlichen Bedürfnissen nicht gerecht werde, und die Wünschbarkeit von "Tempo-30-Zonen" in Wohnquartieren hervorhebt, kritisiert sie damit letztlich die heute in Kraft stehende Regelung. Die Prüfung dieses Anliegens ist Sache der zuständigen Rechtsetzungsorgane. Für den Entscheid über die vorliegende Beschwerde lässt sich aus diesen Vorbringen nichts ableiten. Angesichts der umfassenden Verordnungskompetenz des Bundesrats im Bereich der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (vgl. Art. 32 Abs. 2 und Abs. 3 SVG) kann die Verbindlichkeit der genannten einschlägigen Vorschriften nicht in Frage gestellt werden. Der angefochtene Entscheid ist bundesrechtskonform, weshalb die dagegen erhobene Beschwerde abzuweisen ist.
4.
Aufgrund von Art. 156 Abs. 2 OG sind der unterliegenden Stadt St. Gallen keine Verfahrenskosten aufzuerlegen. Zudem ist den nicht anwaltlich vertretenen Beschwerdegegnern keine Parteientschädigung auszurichten (vgl. Art. 159 OG).

Demnach erkennt das Bundesgericht:
1.
Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde wird abgewiesen.
2.
Es werden keine Kosten erhoben.
3.
Dieses Urteil wird den Parteien, dem Justiz- und Polizeidepartement und dem Verwaltungsgericht des Kantons St. Gallen sowie dem Bundesamt für Strassen schriftlich mitgeteilt.
Lausanne, 13. Juli 2006
Im Namen der II. öffentlichrechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts
Der Präsident: Der Gerichtsschreiber: