

# **SG\_PUBLIKATIONEN 20-2064 vom 22. März 2021**

SG Gerichte, 2021-03-22, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg\\_publikationen\\_20-2064](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publikationen_20-2064)

FR: SG\_PUBLIKATIONEN 20-2064 du 22 mars 2021

IT: SG\_PUBLIKATIONEN 20-2064 del 22 marzo 2021

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Entscheid des Baudepartementes SG (Nr. 24/2021), Seite 8/15

#### **E. 1.1**

Die Zuständigkeit des Baudepartementes ergibt sich aus Art. 43bis des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (sGS 951.1; abgekürzt VRP).

#### **E. 1.2**

Die Frist- und Formerfordernisse von Art. 47 Abs. 1 und Art. 48 VRP sind erfüllt. Die Rekursberechtigungen sind gegeben (Art. 45 VRP). Auf den Rekurs ist einzutreten.

#### **E. 2.1**

Die Rekurrentinnen machen geltend, das Bauvorhaben sei nicht ausgesteckt worden.

#### **E. 2.2**

Nach Art. 44 Abs. 1 StrG ist die Linienführung während der Auf- lage des Projekts im Gelände abgesteckt.

#### **E. 2.3**

Selbst wenn es vorliegend zutreffen sollte, dass die neue Lini- enführung nicht abgesteckt oder gekennzeichnet gewesen wäre, ist nicht erkennbar und wird von den Rekurrentinnen auch nicht dargetan, inwiefern sie das Rechtsbegehren, die Begründung oder die Darstel- lung des Sachverhalts in ihrer Einsprache deswegen nur unzureichend hätten abfassen können. Ein allfällig vorhandener Mangel bei der Mar- kierung wurde auf jeden Fall dadurch geheilt, dass die Vorinstanz auf die Einsprache eingetreten ist und sie materiell behandelt hat. Sollten Dritte aufgrund der fehlenden Visierung von der Einsprache abgehal- ten worden sein, bedeutet dies keinen Rechtsnachteil für die Rekur- rentinnen, der im vorliegenden Verfahren von Belang wäre (VerwGE 2019/146 vom 13. August 2020 Erw. 8 mit Hinweisen). Tatsächlich hat die Vorinstanz aber den neuen Strassenverlauf korrekt abgesteckt und markiert, wie der am Augenschein anwesende Vertreter des städti- schen Tiefbauamtes an Hand von Handy-Fotos belegen konnte. Die Rekurrentinnen haben dazu nicht mehr Stellung genommen, obwohl sie dies, sofern nötig, vor Ort in Aussicht gestellt haben. Damit hat es sein Bewenden.

### **E. 3**

Die Rekurrentinnen beanstanden, dass das Strassenbauprojekt samt Teilstrassenplan sowie die Verkehrsanordnungen nicht mit den Ver- kehrsanordnungen betreffend der Zonensignalisation "Tempo-30" ko- ordiniert worden seien.

#### **E. 3.1**

Nach Art. 25a Abs. 3 RPG dürfen Verfügungen keine Widersprüche enthalten. Koordiniert muss auch werden, wenn für die verschiedenen Bewilligungen nur eine Behörde zuständig ist. Die Natur der zu koordinierenden Bewilligungen, namentlich wenn es sich um raumplanungs- bzw. umweltschutzrechtliche oder um gewerbepolizeiliche Verfügungen handelt, ist dabei unerheblich. Die Koordinationspflicht setzt voraus, dass zwischen den anzuwendenden Vorschriften ein enger sachlicher Zusammenhang besteht, womit diese Vorschriften nicht getrennt und unabhängig voneinander beurteilt werden dürfen, ansonsten die gesonderte Behandlung sachlich zu unhaltbaren Ergebnissen

Entscheid des Baudepartementes SG (Nr. 24/2021), Seite 9/15

führen könnte. Aus diesem Grund hat das Verwaltungsgericht die Koordination zwischen einem Strassenbauprojekt samt Teilstrassenplan und den entsprechenden Verkehrsanordnungen verlangt, wenn das Strassenbauprojekt nur realisiert werden kann, wenn feststeht, dass die entsprechenden, ebenfalls angefochtenen Verkehrsanordnungen gleichermaßen umgesetzt werden können. Vorausgesetzt wird also, dass die verkehrspolizeilichen Massnahmen nicht bloss Folge des Projekts sind, sondern dieses vielmehr präjudizieren, weshalb sie auch gleichzeitig bzw. zusammen mit dem Projekt und dem Teilstrassenplan überprüft werden müssen (VerwGE B 2013/232 und 267 vom 16. April 2014 Erw. 2.5. und 2.6.2. mit Hinweisen).

### **E. 3.2**

Das Gesagte gilt hier in Bezug auf das vorliegende Strassenbauprojekt samt Teilstrassenplan sowie die Verkehrsanordnungen betreffend des Signals "Überholen verboten" und die Aufhebung von zwei öffentlichen, weiss bewirtschafteten Parkplätzen, nicht aber hinsichtlich der Verkehrsanordnung Zonensignalisation "Tempo 30". Abgesehen davon, dass deren provisorische Anordnung bereits mit Urteil des Bundesgerichtes 1C\_618/2018 vom 20. März 2019 rechtskräftig bestätigt worden ist, in der Folge angeordnet wurde und sodann auf Grund des Gutachtens der Stadtpolizei und des Tiefbauamtes der Z.\_\_\_\_ vom 8. Juni 2020 am 16. Juni 2020 vom Stadtrat definitiv beschlossen wurde, sodann unangefochten in Rechtskraft erwachsen ist und somit unbefristet fortgeführt wird, beschlagen die vorliegend angefochtenen Beschlüsse lediglich einen Teilabschnitt der bereits rechtskräftigen Tempo-30-Zone. Die Tempo-30-Zone hat die hier umstrittenen baulichen Änderungen, die mitangefochtene Klassierung von Verkehrsflächen und die in diesem Zusammenhang angeordneten Verkehrsanordnungen im Teilabschnitt von der H.\_\_\_\_strasse bis zum I.\_\_\_\_weg nicht vorausgesetzt. Sie wurde vielmehr als erster Schritt eingeführt, wobei in einem zweiten (unabhängigen) Schritt geprüft werden sollte, ob noch zusätzliche (bauliche) Massnahmen notwendig werden würden (Urteil des Bundesgerichtes 1C\_618/2018 vom 20. Mai 2019 Erw. 5.5. mit Hinweisen). Eine Verletzung der Koordinationspflicht liegt somit nicht vor.

### **E. 4**

Weiter rügen die Rekurrentinnen, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für den geplanten Strassenbau nicht erfüllt seien. Statt die Verkehrssicherheit zu verbessern, würden die baulichen Massnahmen zu einer Rechtsunsicherheit der Verkehrsteilnehmenden führen und diese zu gefährlichen Manövern verleiten. Sodann handle es sich dabei vielmehr um rein gestalterische Massnahmen, die sie als direkte Anstösser unverhältnismässig einschränken würden.

### **E. 4.1**

Nach Art. 32 StrG werden Strassen gebaut, wenn es die Zweckbestimmung, die Verkehrssicherheit, das Verkehrsaufkommen, der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, die Interessen des öffentlichen Verkehrs oder der Umwelt es erfordert.

Entscheidung des Baudepartementes SG (Nr. 24/2021), Seite 10/15

#### **E. 4.2**

Im Rahmen der Überprüfung der vorausgegangenen Einführung der Signalisation "Tempo 30" auf dem Teilabschnitt der G.\_\_\_\_-Strasse von der Einmündung O.\_\_\_\_strasse bis zur Kirche G.\_\_\_\_ hat das Bundesgericht festgehalten, dass es sich hierbei um einen für alle Verkehrsteilnehmenden gefährlichen Strassenabschnitt handle und dass sich daran nichts ändere, dass es sich bei den erfassten Unfällen lediglich bei einem um eine Kollision zwischen einem Personenwagen und einem Fussgänger gehandelt habe. Die Feststellung eines Sicherheitsdefizits hänge grundsätzlich nicht davon ab, ob sich auf dem betroffenen Strassenabschnitt bereits Verkehrsunfälle ereignet hätten oder nicht (Urteil des Bundesgerichtes 1C\_618/2018 vom 20. Mai 2019 Erw. 4.3. mit Hinweisen). In der Folge hiess das oberste Gericht die befristete Einführung der zusätzlichen Temporeduktion gut und führte unter Erw. 5.5. aus, dass die nachfolgende Evaluation der Massnahme Aufschluss darüber geben werde, ob mit der zusätzlichen Tempobeschränkung die angestrebten Ziele erreicht werden könnten oder nicht und ob allenfalls noch zusätzliche – eventuell auch bauliche – Massnahmen zu ergreifen seien. Die Stadtpolizei Z.\_\_\_\_ und das städtische Tiefbauamt haben in der Folge in ihrem Gutachten vom 8. Juni 2020 festgestellt, dass die befristet eingeführte Tempo-30-Zone zwar eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus bewirkt habe, dass zur besseren Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit und verbesserten Erkennbarkeit der Tempo-30-Zone jedoch noch weitere Massnahmen nötig seien. Tatsächlich haben Messungen ergeben, dass der V85 bei 45 km/h statt bei 30 km/h liegt, das heisst, dass die Geschwindigkeit nicht wie erforderlich von 85 Prozent der gemessenen Fahrer eingehalten wird. Damit die angeordnete und vom Bundesgericht bestätigte beschränkte Höchstgeschwindigkeit ausreichend beachtet wird, sind somit weitere Massnahmen nötig, namentlich sind Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselemente anzubringen (Art. 5 Abs. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen; SR 714.213.3). Die Vorinstanz hat in diesem Sinn beschlossen, die Tempo-30-Zone definitiv einzuführen und weitere Massnahmen zu treffen, damit die signalisierte Höchstgeschwindigkeit besser eingehalten und die Verkehrssicherheit weiter verbessert werden kann. Gleichzeitig sollen in diesem zentrumsbildenden Ort die Bereiche für die Fussgänger und Benutzer des öffentlichen Verkehrs sicherer und attraktiver gestaltet sowie das prekäre Parkierungsregime mit dem gefährlichen rückwärts-über-Trottoir-in-die-Strasse-Fahren beseitigt werden. Damit entsprechen die beschlossenen Massnahmen einem öffentlichen Interesse und im Grundsatz den Voraussetzungen von Art. 32 StrG.

#### **E. 4.3**

Laut Kantonspolizei ist die geplante Fahrbahnverengung für die weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit genauso geeignet wie die geplante Rampe und Mittelrinne oder die farblich unterschiedlich gestalteten Fahrbahnen. Nebst dem bereits feststeht, dass die getroffenen Massnahmen nötig sind, erweisen sich diese also grundsätzlich auch als geeignet, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Somit bleibt nachfolgend zu prüfen, ob dies

auch im konkreten Fall zutrifft und ob

Entscheid des Baudepartementes SG (Nr. 24/2021), Seite 11/15

die Anstösser dadurch in der Ausübung ihrer Eigentumsrechte nicht unnötig und übermässig eingeschränkt werden.

Die geplante Mittelrinne hat zwar – wie der leicht erhöhte Fussgänger-übergang – rechtlich keine Bedeutung und lässt sich auch in keiner Norm finden, sie wird aber in der Fachliteratur erwähnt (z.B. [www.stadt-zuerich.ch](http://www.stadt-zuerich.ch) [März 2021] -> Tiefbau- und Entsorgungsdepartement -> Tiefbauamt -> Stadtraum -> Standards Stadträume -> Raumtypen -> Strassen und Wege -> Aufenthaltsstrassen; Kanton Freiburg, Aufwertung des Strassenraums von Ortsdurchfahrten, VALTRALOC, Dezember 2001) und trägt nach Meinung der Fachleute dazu bei, dass die an den Haltestellen stehenden Busse nicht überholt werden, zumal es nicht verboten ist, nicht fahrende Busse trotz signalisiertem Überholverbot zu überholen (Art. 26 Abs. 1 der eidgenössischen Signalisationsverordnung; SR 741.21). Dies jedenfalls entspricht der Praxis der örtlichen Polizeibehörde, während nach dem Dafürhalten der Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich das Überholverbot auch für einen in einer Haltestelle stehenden Bus während dem Ein- und Aussteigenlassen von Fahrgästen gilt, zumindest wenn es sich um eine auf der Fahrbahn liegende Haltestelle handelt

([www.hoengger.ch/unklarheiten-beim-ueberholverbot-am-rebberg-steig/](http://www.hoengger.ch/unklarheiten-beim-ueberholverbot-am-rebberg-steig/)). Davon abgesehen, dass der Mittelrinne somit optisch eine lenkende Wirkung zukommt und die Fahrzeuglenker davon abhält, den stehenden Bus zu überholen, trägt sie auch insofern zur Verkehrsberuhigung bei, als die Fahrbahn dadurch optisch verschmälert wird und die Fahrzeuglenker dazu gebracht werden, langsamer zu fahren. Den Sicherheitsbedenken der Rekurrentinnen bezüglich der Velofahrer wurde insofern Rechnung getragen, als die Rinne im Rahmen des Einspracheverfahrens von 64 cm auf 40 cm verschmälert und deren Höhe von 6 cm auf 2 cm vermindert wurde. Dermassen ausgestaltet ist die Mittelrinne aus Verkehrssicherheitsgründen unbedenklich und stellt entgegen der Behauptung der Rekurrentinnen auch kein Hindernis für Fahrzeuglenker dar, die von der anderen Strassenseite auf die gegenüberliegenden Grundstücke der Rekurrentinnen abbiegen wollen. Das Gleiche gilt für den Winterdienst. Mit einer Tiefe von lediglich 2 cm hat die Rinne keinen nachteiligen Einfluss auf den Strassenunterhalt. An der Unbedenklichkeit der Mittelrinne ändert auch nichts, dass die Tankstelle zwei Mal pro Woche von einem Tanklastwagen befüllt wird, der auf dem Trottoir bzw. teilweise auf der Verkehrsfläche abgestellt wird; am stehenden Tanklastwagen, der beim Betanken am Verkehr nicht teilnimmt, darf trotz des signalisierten Überholverbots vorbeifahren werden. Die Strassenverhältnisse sind dafür übersichtlich genug, zumal die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt ist.

#### **E. 4.4**

Dass der Fussgängerstreifen gegenüber der Bergstation der K.\_\_\_\_bahn entfernt werden soll, entspricht den Anforderungen von Art. 4 Abs. 2 der Verordnung des UVEK, wonach in der Tempo-30- und in der Begegnungszone Fussgängerstreifen nur angebracht werden dürfen, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen. In Tempo-30-Zonen dürfen Fussgänger die Strasse überall queren. Mit Blick darauf, dass

Entscheid des Baudepartementes SG (Nr. 24/2021), Seite 12/15

das Plangebiet aber ein eigentliches städtisches Subzentrum betrifft, wo zwei verschiedene öffentliche Verkehrsmittel und verschiedene Fusswege zusammenkommen sowie sich verschiedene Quartierläden, Dienstleister und öffentliche Anlagen befinden, rechtfertigt es sich, gegenüber der Bergstation der K.\_\_\_\_bahn immerhin einen leicht erhöhten Fussgängerübergang über die stark befahrene innerstädtische Verbindungsachse zu legen, wo die Fussgänger, obwohl sie in der Tempo-30-Zone überall die Strasse queren dürfen, tatsächlich häufig in grösseren Gruppen konzentriert über die Strasse gehen (Kabinekapazität der K.\_\_\_\_bahn: 38 Personen). Dazu kommt, dass die Rampe offensichtlich auch die Funktion einer Fahrbahn- oder Temposchwelle erfüllt und damit eine verkehrsberuhigende Wirkung haben wird, was der eigentliche Sinn und Zweck des vorliegenden Strassenprojekts ist. Deren Ausgestaltung entspricht der VSS-Norm 40 213 "Entwurf des Strassenraums – Verkehrsberuhigungselemente".

#### **E. 4.5**

Als weitere verkehrsberuhigende Massnahme ist eine Ver- schmälerung der heute 6,5 m bis 8,2 m breiten G.\_\_\_\_-Strasse auf durchgehend 6,5 m geplant. Mit Blick auf die einschlägige VSS-Norm 40 201 ist diese Breite in den geraden Abschnitten in Ordnung, im Kurvenbereich jedoch knapp ungenügend. So ist ein Kreuzen zwischen einem Sattelschlepper, LKW mit Anhänger sowie einem Gelenkbus in der leichten Kurve nur möglich, wenn die Busfahrerin bzw. der Busfahrer genau dem Randstein nachfährt, wobei das Trottoir leicht über- schleppt wird.

##### **E. 4.5.1**

Soweit der Ausbaustandard von Strassen zu beurteilen ist, können die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) herangezogen werden. Bei den VSS-Normen handelt es sich jedoch nicht um Rechtssätze, sondern um Verwaltungsanweisungen, die ein anerkanntes Hilfsmittel bei der Frage bilden, ob eine Anlage den Anforderungen der Verkehrssicherheit genügt. Ihre Anwendung im Einzelfall muss indessen dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit standhalten, weshalb sie einem Entscheid nicht ungeachtet der konkreten Verhältnisse zugrunde gelegt werden dürfen (vgl. zum Ganzen VerwGE B 2015/14 vom 20. Januar 2017 Erw. 11.1 mit Hinweisen). Anders liegt der Fall nur, wenn die Normen durch einen statischen Verweis in einem Erlass zu kommunalem Recht werden (VerwGE B 2018/246 vom 8. Juli 2019 Erw. 5.2.), was aber bezüglich der vorliegend anwendbaren Norm nicht der Fall ist.

##### **E. 4.5.2**

Konkret ist die Sicht im Kurvenbereich übersichtlich, und die Geschwindigkeit ist auf 30 km/h beschränkt. Sodann gibt es keinen Grund, weshalb die befahrbare Mittelrinne nicht zur Fahrbahnbreite dazugezählt werden könnte, auch wenn sie eine lenkende Wirkung hat. Damit ist es vertretbar, dass vorliegend bezüglich der Strassenbreite von den Vorgaben der VSS-Normen mit 10 cm nur leicht abgewichen wird, selbst wenn beim Kreuzen eines Gelenkbusses mit einem Sattelschlepper die Geschwindigkeit im Kurvenbereich gedrosselt und das Trottoir – wie andernorts im innerstädtischen Bereich

Entscheid des Baudepartementes SG (Nr. 24/2021), Seite 13/15

auch – leicht überschleppt werden muss. Immerhin werden die Gehsteige im Plangebiet überall auf mindestens 2 m verbreitert, so dass die normkonforme Breite von 1,5 m stets gewahrt werden kann. Dazu kommt, dass hier die Bereiche hinter den Trottoirs zum Teil

ebenfalls als Verkehrsfläche genutzt werden.

#### **E. 4.6**

Die gerügte Materialisierung und Farbgebung der Fussgänger- übergänge stellen kein Sicherheitsrisiko dar, wie das Strasseninspek- torat zu Recht ausführt. Dies gilt je nach gewählter Materialisierung auch für die dafür vorgesehene Pflasterung.

#### **E. 4.7**

Das geänderte Parkierungsregime gründet darin, dass aus Si- cherheitsgründen nicht mehr rückwärts aus dem Parkplatz auf eine stark befahrene Strasse gefahren werden darf. Neue Senkrechtpark- plätze an stark befahrenen Strassen wie der G.\_\_\_\_-Strasse werden deshalb nicht mehr bewilligt. Es liegt somit auf der Hand, dass im Rah- men des vorliegenden Strassenbauprojekts die gefährliche Parkplatz- situation überarbeitet und die Parkfelder neu verkehrssicherer ange- ordnet werden. Auf Grund der örtlichen Platzverhältnisse ist eine ent- sprechende Umwandlung möglich. Dass dabei von den sieben beste- henden zwei Parkplätze verloren gehen, ist mit Blick auf die gewon- nene Sicherheit hinzunehmen. Dabei wird die einschlägige VSS-Norm 40 241 grundsätzlich erfüllt, auch wenn ein Parkierungsfeld minimal ins Trottoir ragt. Bei deren Breite von 2 m kann der normgerecht offen- zuhaltende Freiraum von 1,5 m ohne weiteres eingehalten werden. Die verlangte Sicht bei der Ausfahrt aus den Parkplätzen auf die Fahr- bahn ist ebenfalls gegeben, knapp nicht erfüllt ist einzig das normkon- forme Sichtfeld auf das Trottoir gemäss neuester VSS-Norm 40 273a. Davon abgesehen, dass vorliegend auf Grund des statischen Verwei- ses im Anhang I des kommunalen Vollzugsreglements zur Bauord- nung und zum Reklamereglement (SRS 731.11) die alte VSS-Norm 640 050 angewendet werden muss, wonach bei Grundstücksausfahr- ten (bloss) die Sicht auf die Fahrbahn, nicht aber auf die Fussgänger und fahrzeugähnliche Fahrzeuge (Fäg) massgebend ist, ist vorliegend die aufgezeigte Einschränkung der Sicht auf das Trottoir aber auch insofern vertretbar, als die G.\_\_\_\_-Strasse über zwei richtungsge- trennte Trottoirs verfügt, das Gelände auf der Höhe der betroffenen Parkplatzausfahrt beinahe flach bzw. nur leicht ansteigend ist, wes- halb hier mit keinen Rollschuh-, Inline-Skates-, Skateboards- oder Trottinettefahrern mit hohem Tempo zu rechnen ist und die Sicht auf die Strasse auf Grund der örtlichen Verhältnisse übersichtlich ist.

#### **E. 4.8**

Nach dem Gesagten sind die baulichen Massnahmen im Sinn von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zo- nen und Art. 32 StrG nötig und geeignet, den vom Bundesgericht be- stätigten Unfallschwerpunkt weiter zu entschärfen sowie die Verkehrs- sicherheit und den Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden wiederherzustellen, auch wenn es dabei gegenüber den VSS-Normen zwei kleine Einschränkungen gibt. Mit Blick auf das Verhältnismässig- keitsprinzip ist dies insofern vertretbar, als dadurch von den bestehen- den sieben neu anzuordnenden Parkplätzen nur zwei aufgehoben

Entscheid des Baudepartementes SG (Nr. 24/2021), Seite 14/15

werden müssen und die Gesamtsituation dadurch erheblich verbes- sert werden kann, indem nicht mehr rückwärts über ein Trottoir in die stark befahrene G.\_\_\_\_-Strasse gefahren werden muss. Die verblei- bende minime Einschränkung beim Vorwärtsfahren betrifft lediglich die Sicht auf das Trottoir, das mit 2 m aber eine Überbreite aufweist. Aus dem

gleichen Grund rechtfertigt sich eine minime Normabweichung im Kurvenbereich von der Fahrbahnbreite, die lediglich dazu führt, dass im Kreuzungsfall zwischen einem Gelenkbus und einem Sattelschlepper das Tempo reduziert und das überbreite Trottoir leicht überschleppt werden muss.

## **E. 5**

Zusammenfassend ergibt sich, dass das Strassenbauprojekt korrekt aufgegeben bzw. abgesteckt worden ist, dass kein Koordinationsfehler vorliegt und die baulichen Massnahmen rechtmässig sind. Damit erweist sich auch der mitangefochtene Teilstrassenplan als korrekt, weshalb das Projekt und der Teilstrassenplan genehmigt werden können. Der Rekurs ist deshalb unbegründet und somit abzuweisen.

## **E. 6.1**

Nach Art. 95 Abs. 1 VRP hat in Streitigkeiten jener Beteiligte die Kosten zu tragen, dessen Begehren ganz oder teilweise abgewiesen werden. Die Entscheidgebühr beträgt Fr. 3'500.– (Nr. 20.13.01 des Gebührentarifs für die Kantons- und Gemeindeverwaltung, sGS 821.5). Dem Ausgang des Verfahrens entsprechend haben die Rekurrentinnen die amtlichen Kosten unter solidarischer Haftung zu bezahlen (Art. 96bis VRP).

## **E. 6.2**

Der von der Künig Rechtsanwälte & Notare AG, Gossau, am 23. März 2020 geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'800.– ist anzurechnen.

## **E. 7**

Die Rekurrentinnen stellen ein Begehren um Ersatz der ausseramtlichen Kosten.

## **E. 7.1**

Im Rekursverfahren werden ausseramtliche Kosten entschädigt, soweit sie auf Grund der Sach- und Rechtslage notwendig und angemessen erscheinen (Art. 98 Abs. 2 VRP). Die ausseramtliche Entschädigung wird den am Verfahren Beteiligten nach Obsiegen und Unterliegen auferlegt (Art. 98bis VRP). Die Vorschriften der Schweizerischen Zivilprozessordnung (SR 272) finden sachgemäss Anwendung (Art. 98ter VRP).

## **E. 7.2**

Da die Rekurrentinnen mit ihren Anträgen unterliegen, haben sie von vornherein keinen Anspruch auf eine ausseramtliche Entschädigung. Ihr Begehren ist deshalb abzuweisen.  
Entscheid

Entscheid des Baudepartementes SG (Nr. 24/2021), Seite 15/15

1.

Der Rekurs der A.\_\_\_\_AG, der B.\_\_\_\_AG, der C.\_\_\_\_AG, der D.\_\_\_\_AG, der E.\_\_\_\_AG und der F.\_\_\_\_AG, alle Z.\_\_\_\_, wird abgewiesen.

2.

a) Die A.\_\_\_\_AG, die B.\_\_\_\_AG, die C.\_\_\_\_AG, die D.\_\_\_\_AG, die E.\_\_\_\_AG und die F.\_\_\_\_AG bezahlen unter solidarischer Haftung eine Entscheidgebühr von Fr. 3'500.–.

b) Der am 23. März 2020 von der Künig Rechtsanwälte & Notare AG, Gossau, geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'800.– wird angerechnet

3.

Das Begehren der A.\_\_\_, der B.\_\_\_AG, der C.\_\_\_AG, der D.\_\_\_AG, der E.\_\_\_AG und der F.\_\_\_AG um Ersatz der ausseramtlichen Kosten wird abgewiesen.

Die Vorsteherin

Susanne Hartmann Regierungsrätin

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