

SG_PUBLIKATIONEN 21-2893, 22-6802 vom 12. September 2023

SG Gerichte, 2023-09-12, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_21-2893__22-6802

FR: SG_PUBLIKATIONEN 21-2893, 22-6802 du 12 septembre 2023

IT: SG_PUBLIKATIONEN 21-2893, 22-6802 del 12 settembre 2023

Erwägungen

E. 1.1

Die beiden Rekursverfahren stehen im gleichen sachlichen Zusammenhang. Sie werfen dieselben Sachverhalts- und Rechtsfragen auf. Es ist somit zweckmässig, sie verfahrensrechtlich zu vereinigen und durch einen einzigen Entscheid zu erledigen (VerwGE B 2015/96 und B 2015/97 vom 26. Oktober 2016 Erw. 1; GVP 1972 Nr. 30).

E. 1.2

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

E. 1.3

Die Frist- und Formerfordernisse von Art. 47 Abs. 1 und Art. 48 VRP sind erfüllt. Die Rekursberechtigung ist gegeben (Art. 45 VRP). Auf die Rekurse ist grundsätzlich einzutreten. Der Antrag, das Rekursverfahren sei zu sistieren, bis die Machbarkeitsstudie zur Verlegung des Bahnhofs W.____ vorliege, ist zwischenzeitlich gegenstandslos geworden, nachdem die Studie im Jahr 2022 erstellt und vorgestellt worden ist.

E. 2

Am 1. Juli 2021 ist der Nachtrag zum Wasserbaugesetz (sGS 734.1; abgekürzt WBG) vom 17. Februar 2021 in Kraft getreten, womit unter anderem Art. 13 Abs. 2 StrG geändert wurde. Mit dieser Änderung bedürfen der Erlass und die Änderung des Gemeindestrassenplans statt der Genehmigung des zuständigen Departementes neu jene der – eine Stufe tiefer stehenden – zuständigen Stelle des Kantons, konkret des Tiefbauamtes. Gemäss Botschaft zum Nachtrag WBG soll damit analog zu Art. 38 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes (sGS 731.1; abgekürzt PBG) und Art. 32 WBG die Zuständigkeit für die Genehmigung des Gemeindestrassenplans wie die Sondernutzungspläne nach PBG zusammen mit der Festsetzung und dem Einspracheentscheid (durch die Gemeinde) erstinstanzlich gleichzeitig als Gesamtentscheid eröffnet werden, so dass zur Verfahrensbeschleunigung nur noch ein Rechtsmittel nötig ist (vgl. dazu Art. 132 Abs. 3 i.V.m. Art. 133 Bst. f

Entscheid des Bau- und Umweltdepartementes SG (Nr. 83/2023), Seite 10/20

PBG). Aus diesem Grund konnte vorliegend für das Strassenprojekt samt Teilstrassenplan «Y.____-weg, Neubau velogängige Passerelle» vom 25. Februar 2020 die Genehmigung durch das Bau- und Umweltdepartement nur in Aussicht gestellt werden, während die Genehmigung des nach dem massgeblichen Stichtag des 1. Juli 2021 erlassenen «Projekts Ausband und Teilstrassenplan X.____-weg» bereits vor der Festsetzung und

Eröffnung als Gesamtentscheid durch das Tiefbauamt zu erfolgen hatte.

E. 3

Die Rekurrentin macht geltend, das Projekt die Passerelle betreffend sei nicht in der endgültigen Form und unvollständig aufgelegt.

E. 3.1

Die Vorinstanz hatte die Praxis, im Planverfahren keine unterzeichneten Pläne aufzulegen, sondern diese erst für die Genehmigung durch den Kanton zu unterschreiben. Dies hatte zur Folge, dass nicht klar war, welche konkrete Version gültig sein soll und welche Pläne auch tatsächlich aufgelegt haben. Vorliegend hat die Vorinstanz die im Rekursverfahren eingereichten Plansätze – auf Aufforderung hin – nachträglich unterzeichnet und damit bestätigt, dass es sich dabei um die am 25. Februar 2020 beschlossenen und vom 2. März bis 1. April 2020 öffentlich aufgelegten Pläne handelt, was in der Folge auch unbestritten geblieben ist. Damit ist der gerügte formelle Mangel nachträglich geheilt, was sich allerdings bei der Kostenfolge auswirken muss.

E. 3.2

Die Rekurrentin rügt in formeller Hinsicht weiter, dass die Planverfahren den X.____-weg betreffend unvollständig durchgeführt worden seien, weil das Bauprojekt «X.____-weg» nicht alle nötigen Pläne umfasse.

E. 3.2.1

Der Strassenbau beruht immer auf einem Nutzungsplan im Sinn von Art. 14 Abs. 1 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (SR 700; abgekürzt RPG), dem sogenannten «Teilstrassenplan», der die zugrundeliegende Zone (Grundordnung) überlagert und auf den Art. 40 StrG anzuwenden ist. Demnach hat ein solches Strassenbauprojekt («Teilstrassenplan») insbesondere einen Situationsplan (Bst. a) und die Klassierung (Bst. d) zu enthalten. Der Teilstrassenplan umfasst zudem sämtliche anderen Pläne, die für den Bau der Strasse und das kantonale Genehmigungsverfahren nötig sind (Art. 13 Abs. 2 StrG; BDE Nr. 7/2020 vom 16. März 2020 Erw. 3.2 mit Hinweisen).

E. 3.2.2

Das Bauprojekt «X.____-weg» enthält zwar nur den Übersichtsplan 1:2'000, den Situationsplan 1:250, den Signalisations- und Markierungsplan 1:250, den Gemeindestrassenplan Fuss-, Rad- und Wanderwegnetz 1:1'500 sowie den Strassenplan 1:500. Eine technische Überprüfung durch das Strasseninspektorat war vorliegend aber nicht nötig: Davon abgesehen, dass gegen die Verbreiterung des X.____-wegs keine technischen Aspekte geltend gemacht werden, erfüllen das Projekt und die Klassierung unbestrittenermassen die Anforderungen an die Anbindung der strittigen velogängigen Passerelle,

Entscheid des Bau- und Umweltdepartementes SG (Nr. 83/2023), Seite 11/20

wofür sie erlassen werden mussten. Dies gilt insbesondere für die Wegbreite. Dazu kommt, dass der zu verbreiternde Fuss- und Veloweg von 2 m auf 3,5 m bereits heute über eine vollständig asphaltierte ebene Fläche führt. Die Längs- und Querprofile folgen dementsprechend dem bestehenden Weg, und auf die Entwässerung hat der Belagsersatz bzw. -ergänzung keinen Einfluss. Was den belasteten Standort im Zusammenhang mit dem Ausbau des X.____-wegs betrifft, gilt das im Technischen Bericht vom 2. Dezember 2019

zur Passerelle Y.____-weg Gesagte: Der Standort der Massnahmenklasse C ist weder untersuchungs- noch überwachungsbedürftig. Handlungsbedarf besteht nur bei einem Bauvorhaben oder einer Nutzungsänderung. Bei einem blossen Belagsersatz wird aber nach Meinung der Strassen- baufachleute nicht erwartet, dass dadurch der belastete Standort be- rührt wird. Dementsprechend hat das TBA mit der Genehmigungsver- fügung vom 23. August 2022 zu Recht darauf verzichtet, spezielle Sa- nierungsmassnahmen zu verfügen. Und schliesslich mündet der X.____-weg, der im östlichen Teil neu als Gemeindestrasse 3. Klasse gewidmet ist, auf der übersichtlichen Aussenseite einer Kurve in die X.____-strasse mit Trottoir ein. Somit sind die erforderlichen Sichtwei- ten – wie aus der öffentlich zugänglichen Street-View ersichtlich ist – offensichtlich eingehalten und nicht weiter nachzuweisen sind.

Nach dem Gesagten ist nicht zu beanstanden, dass bei den vorliegen- den geringfügigen baulichen Änderungen am X.____-weg keine weite- ren Pläne bzw. kein separater technischer Bericht für die Verbreite- rung und Klassierung vorhanden sind.

E. 4.1

Der Ersatz der abgebrochenen Passerelle Y.____-weg dient als Fuss- und Radweg, weshalb er nach Art. 10 StrG als Strassenplan festzulegen ist. Der entsprechende Teilstrassenplan vom 21. Januar 2020 endet aber an der östlichen Hausecke des Gebäudes Vers.-Nr. 5738 ohne Fortsetzung, obwohl er darauf ausgelegt ist, die Fuss- und Radwegverbindung über das private Grundstück der SBB bis zur X.____-strasse fortzuführen. Folglich ist der Teilstrassenplan nicht zweckmässig abgegrenzt. Die Fortsetzung des Fuss- und Radwegs auf dem X.____-weg ist aber auch sonst nicht rechtlich hinreichend si- chergestellt, weil der Weg im betroffenen Bereich bloss 2 m bis 2,5 m breit klassiert ist, die Regelbreite eines kombinierten Fuss- und Rad- wegs aber eine Mindestbreite von 3,5 m aufweisen muss (Richtlinie TBA Radverkehr [RRV]) RRV 04 Gemeinsame Führung Rad-/Fuss- verkehr, Version Mai 2016, 3.3 Bemessung [[www.sg.ch/ bauen/tiefbau/richtlinien-normalien-merkblaetter.html](http://www.sg.ch/bauen/tiefbau/richtlinien-normalien-merkblaetter.html)]). Da die vorliegende Pas- serelle nicht bloss Fussgängerinnen und Fussgängern, sondern ins- besondere dem prognostiziert zunehmenden Fahrradverkehr dienen soll, darf das vorliegende Projekt nicht isoliert betrachtet werden, son- dern muss regelkonform an das Velonetz angeschlossen werden.

E. 4.2

Nach dem Gesagten präjudiziert der Neubau der velogängigen Passerelle die Fortsetzung des Velowegs bis zur X.____-strasse. Da

Entscheid des Bau- und Umweltdepartementes SG (Nr. 83/2023), Seite 12/20

die Koordinationsgrundsätze von Art. 25a RPG auf Sondernutzungs- pläne wie Strassenpläne und Strassenprojekte sachgemäss Anwen- dung finden, würde die zeitliche Koordinationspflicht verletzt, wenn die Fortsetzung nicht gleichzeitig beschlossen würde (VerwGE B 2019/130 vom 25. Februar 2021 Erw. 5.1), weshalb dessen Ausbau und Klassierung nicht einfach auf einen späteren Zeitpunkt verscho- ben werden kann. Die Vorinstanz hat die nötige Fortsetzung zwischen- zeitlich aber nachgeholt, womit der Koordinationsfehler geheilt ist. Nachdem die Verbreiterung und Klassierung des fortführenden X.____- wegs zwischenzeitlich aber ebenfalls angefochten wurde, ist diese zu- sammen mit dem Bahnübergang zu überprüfen. Die Heilung des ent- sprechenden Koordinationsfehlers ist bei den Kosten zu berücksichti- gen.

E. 5

Die Rekurrentin wehrt sich gegen die projektierte Passerelle und das fortführende Wegprojekt, weil diese ihrer Meinung nach für den Velo- verkehr unnötig seien. Zudem sieht sie mit dem neuen Bahnübergang und der ausladenden Rampe direkt vor ihren Mehrfamilienhäusern ihre privaten Interessen verletzt.

E. 5.1

Nach Art. 32 StrG werden Strassen gebaut, wenn es die Zweck- bestimmung, die Verkehrssicherheit, das Verkehrsaufkommen, den Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der Fussgängerinnen und Fussgänger, der Radfahrerinnen und Radfahrer sowie der Behinderten, die Interessen des öffentlichen Verkehrs und des Umweltschutzes es erfordern. Dabei sind die Grundsätze nach Art. 33 StrG zu beachten. Dazu gehören insbesondere der Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt, die Verkehrssicherheit, der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und –nehmern, insbesondere von Fussgängerinnen und Fussgänger, Radfahrerinnen und –fahrern sowie Behinderten, der Orts- und Heimat-, Natur- und Landschaftsschutz, die anerkannten Grundsätze eines umwelt- und siedlungsgerechten Strassenbaus und der sparsame Verbrauch von Boden.

E. 5.2

Dass die zwischenzeitlich abgebrochene Passerelle Y.____-weg für die Fussgängerinnen und Fussgänger wiederaufgebaut werden soll, ist unbestritten. Auch nicht Streitthema sind die rund 110 m² (bzw. 33 m²), welche die Rekurrentin für die Passerelle (zusätzlich) zur Verfügung stellen muss. Die Rekurrentin wehrt sich aber dagegen, dass der Bahnübergang neu auch von Zweirädern befahren werden soll und dafür nebst der Treppe auch eine Rampe gebaut werden muss, die südlich vor ihren Mehrfamilienhäusern entlang der neuen Lärmschutz- wand verlaufen soll. Ihrer Meinung nach würde für eine behinderten- gerechte Nutzung ein Lift genügen. Auch erachtet sie eine Anbindung an den X.____-weg als überflüssig und zu teuer, weil der Bahnhof W.____ dereinst stadteinwärts nach U.____ verschoben werden soll. Ihrer Ansicht nach sind ganz grundsätzlich genügend andere Bahnüber- und Bahnuntergänge in der Nähe vorhanden, so dass den Radfahre-

Entscheid des Bau- und Umweltdepartementes SG (Nr. 83/2023), Seite 13/20

rinnen und Radfahrern ein allfälliger Umweg durchaus zugemutet werden könne. Demgegenüber verweist die Vorinstanz auf ihren Auftrag, den bisherigen Bahnübergang nicht nur behindertengerecht zu ersetzen, sondern auch das Radwegnetz attraktiv und zusammenhängend auszubauen.

E. 5.2.1

Die Strassenplanung ist wie die Ortsplanung allgemein (Art. 1 Abs. 1 PBG) Sache der politischen Gemeinde. Die verschiedenen Interessen, die dabei zu berücksichtigen sind, erarbeitet sich diese insbesondere anhand der Ziele und Grundsätze gemäss Art. 1 und 3 RPG. Diese werden von Art. 6 des Bundesgesetzes über Velowege vom 18. März 2022 (in Kraft seit 1. Januar 2023; SR 725.41; abgekürzt VWG) konkretisiert. Art. 19 VWG verpflichtet die Kantone und Gemeinden, innerhalb von fünf Jahren ein zusammenhängendes Velowegnetz zu planen. Der zweite Schritt ist die Umsetzung des Velonetzes bis Ende 2042. Da die Planungsbehörden erfahrungsgemäss nur einen Teil der Interessen erkennen und in den Abwägungsprozess einbringen können, wird die

Bevölkerung über den Planungsprozess informiert und im Mitwirkungsverfahren eingebunden (Art. 4 Abs. 2 RPG und Art. 33bis Abs. 2 StrG). Alsdann ist es an der Planungsbehörde, die nötige Interessenabwägung vorzunehmen (Art. 3 der eidgenössischen Raumplanungsverordnung; SR 700.1; abgekürzt RPV). Dazu gehört auch, dass sie Alternativen und Varianten prüft (Art. 2 Abs. 1 Bst. b RPV). Die getroffene Interessenabwägung wird sodann von der zuständigen Genehmigungsbehörde überprüft (Art. 13 Abs. 2 und 3 StrG).

E. 5.2.2

Ist die Planung erfolgt, haben Einspracheberechtigte die Möglichkeit, den Planbeschluss anzufechten. Art. 33 Abs. 2 RPG schreibt dafür vor, dass das kantonale Recht wenigstens ein Rechtsmittel gegen Verfügungen und Nutzungspläne vorsieht, die sich auf dieses Gesetz und seine kantonalen und eidgenössischen Ausführungsbestimmungen stützen. Dabei ist eine volle Überprüfung durch wenigstens eine Beschwerdebehörde zu gewährleisten (Art. 33 Abs. 3 Bst. b RPG). Diese Funktion ist im kantonalen Recht dem Rekursverfahren vor dem Bau- und Umweltdepartement zugedacht (Art. 46 Abs. 1 VRP). Volle Überprüfung bedeutet in diesem Zusammenhang nicht nur freie Prüfung des Sachverhalts und der sich stellenden Rechtsfragen, sondern auch eine Ermessenskontrolle. Die Rechtsmittelbehörde hat zu beurteilen, ob das Planungsermessen richtig und zweckmässig ausgeübt worden ist. Als Rechtsfehler kann dabei aber nur eine unterbliebene Interessenabwägung, eine fehlerhafte Ermittlung der Interessen, eine unzutreffende Beurteilung der Interessen und eine Unverhältnismässigkeit bei der Interessenabwägung gerügt werden. Die Rechtsmittelinstanz hat insbesondere im Auge zu behalten, dass sie Rechtsmittel- und nicht Planungsinstanz ist und daher nicht ihr eigenes Planungsermessen anstelle jenes der Planungsbehörde setzen darf. Mit anderen Worten ist der den Planungsträgern durch Art. 2 Abs. 3 RPG zuerkannte Gestaltungsbereich zu beachten, was heisst, dass ein Planungsentscheid zu schützen ist, auch wenn sich andere ebenso zweckmässige Lösungen erkennen lassen. Das richterliche

Entscheid des Bau- und Umweltdepartementes SG (Nr. 83/2023), Seite 14/20

Augenmerk im Rechtsmittelverfahren liegt somit nicht auf dem Planungsergebnis, sondern vielmehr auf der Art seiner Herleitung (Urteil des Bundesgerichtes 1A.139/2006, 1A.171/2005, 1P.397/2005 vom 27. September 2006 Erw. 5.1.1 mit Hinweisen; EspaceSuisse, Interessenabwägung – Chance für eine zweckmässige und haushälterische Bodennutzung März 1/2020).

E. 5.2.3

Der Planungsgrundsatz von Art. 3 Abs. 3 Bst. c RPG besagt, dass Rad- und Fusswege erhalten und geschaffen werden sollen. Diese sind zusammenhängend, durchgehend und verbinden namentlich Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden, Freizeit- und Sportanlagen und Velowegnetze für die Freizeit (Art. 6 in Verbindung mit Art. 3 Abs. 3 VWG). Der kantonale Richtplan (Koordinationsblatt M31, Stand Februar 2023) hält dementsprechend fest, dass Fuss- und Velowege, die in die Kompetenz der Gemeinden fallen, von diesen in den Siedlungsgebieten feinmaschig und attraktiv angeboten werden sollen. Dabei setzen der Kanton und die Gemeinden Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen auf Basis des Strassenbauprogramms und der Agglomerationsprogramme schrittweise um. Die Vorhaben sind mit den Programmen des Bundes (im Perimeter Nationalstrassen) sowie mit

kommunalen Planungen und Programmen (insbesondere kommunalen Richtplänen und Verkehrskonzepten) abzustimmen. Schlüsselprojekte und Handlungskorridore gemäss den Agglomerationsprogrammen sind wegen ihrer wichtigen Rolle im FVV-Netz prioritär zu behandeln. Dafür führt der Richtplan (von der Regierung am 21. Juni 2022 erlassen und vom Bundesrat am 15. Februar 2023 genehmigt) als Vorhaben in der Agglomeration St.Gallen-Bodensee ausdrücklich auch die Passerelle Y.____-weg auf. Die Politische Gemeinde St.Gallen ihrerseits hat sich im Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung (SRS 711.3) vom 1. April 2010 verpflichtet, für ein attraktives Angebot im Bereich des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu sorgen. Das entsprechende Mobilitätskonzept 2040 datiert vom 20. Oktober 2015.

E. 5.2.4

Mit Blick auf die aufgezeigten rechtlichen Grundlagen entspricht es offensichtlich dem gesetzgeberischen Auftrag, dass die Stadt St.Gallen ihr Velonetz mit verschiedenen Projekten ausbaut. Dazu gehören neue Übergänge über die Bahn bzw. deren Verbreiterung, neue Fuss- und Radwege, Unterführungen für den Velo- und Fussverkehr sowie eine Velovorzugsroute, welche die Stadt sicher und komfortabel durchquert. Als Teil der Veloschnellroute von der SBB-P.____-brücke bis nach U.____ ist die V.____-strasse vorgesehen. Zu den Förderungsmaßnahmen allgemein gehört aber auch, dass die bisherige Passerelle Y.____-weg, die bis anhin nur für Fussgängerinnen und Fussgänger passierbar war, auch für den Veloverkehr geöffnet wird. All diese Anstrengungen entsprechen den erwähnten übergeordneten Planungsgrundsätzen und den gesetzlichen Vorgaben, den Langsamverkehr grundsätzlich zu fördern. Mithin spielt es keine Rolle, dass die velogängige Bahnüberführung nicht direkt Teil der geplanten Ve-

Entscheid des Bau- und Umweltdepartementes SG (Nr. 83/2023), Seite 15/20

loschnellstrasse durch die Stadt ist, wie die Rekurrentin vorbringt. Immerhin ist sie aber ein direkter Zubringer zur Veloschnellstrasse und verbessert zudem unabhängig davon die Vernetzung der verschiedenen Wohngebiete mit den Arbeitsplätzen, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeiteinrichtungen in den verschiedenen Quartieren im Westen der Stadt.

E. 5.2.5

Nach dem Gesagten spricht es auch nicht gegen die neue Passerelle, dass es andere Wege gibt, worüber nach Meinung der Rekurrentin zumutbarerweise auch gefahren werden könnte und diese nur wenige Minuten länger wären als jener über den vorliegenden Bahnübergang. Ziel des Gesetzgebers ist es ja gerade, weitere sichere und attraktivere Möglichkeiten für Velofahrende innerhalb des Siedlungsgebiets zu schaffen, was namentlich wie hier auf das dichte Stadtgebiet zutrifft. Vorliegend gibt es denn auch über einen Abschnitt von über einem Kilometer zwischen den Unterführungen V.____-strasse im Westen und U.____strasse im Osten keine andere Möglichkeit, die Bahnlinie zu über- oder unterqueren. Die von der Rekurrentin vorgeschlagene Alternativroute würde diesbezüglich keine Verbesserung darstellen, da sie praktisch vollständig mit der ohnehin geplanten Veloschnellroute über die V.____-haldenstrasse (gelb) übereinstimmt. Dazu kommt aber, dass bei der vorgeschlagenen Alternative die Bahnlinie bei der R.____-strasse/S.____-strasse unterquert werden sollte, was gar nicht möglich ist, da hier ein allgemeines Fahrverbot gilt. Die dazwischen liegende Passerelle beim Bahnhof W.____ ist für Velos ebenfalls nicht überwindbar, weil sie nur über Treppen verfügt. Somit drängt es

sich geradezu auf, die ohnehin zu ersetzende Passerelle Y.____-weg (rot) auch für den Veloverkehr zu öffnen.

E. 5.2.6

Gegen den geplanten Bahnübergang Y.____-weg spricht sodann auch nicht, dass der Bahnhof W.____ nach U.____ verschoben werden soll. Abgesehen davon, dass der neue Standort des SBB-Bahnhofs unterhalb des Bahnhofs der SOB noch gar nicht beschlossen ist und es sich dabei (Stand September 2023) auch noch um kein Bau- oder Vorprojekt, sondern erst um eine Projektskizze handelt, die nun aus- gearbeitet werden muss, soll mit der velogängigen Überführung Y.____-weg nicht in erster Linie der Bahnhof besser angebunden wer- den, sondern vor allem auch der nördliche Stadtteil W.____ mit der Veloschnellroute auf der V.____-strasse bzw. mit den südlichen Quartie- ren besser verbunden werden. Mithin spielt es keine Rolle, dass mit dem Wegfall des Bahnhofs W.____ der Langsamverkehr auf dem ge- planten Bahnübergang und dem auszubauenden X.____-weg möglic- erweise vorübergehend etwas zurückgehen wird.

E. 5.3

Bezüglich der behaupteten Verletzung des Orts- und Stadtbilds bringt die Rekurrentin nichts Konkretes vor. Das Gleiche gilt hinsicht- lich ihrer Behauptung, mit dem «massiven Rampenbauwerk» werde der Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt verletzt. Mangels hinreichend substantiiertes Rügen kann daher nicht weiter auf die Einwände der Rekurrentin eingegangen werden. Allgemein kann dazu aber Folgendes gesagt werden:

Entscheid des Bau- und Umweltdepartementes SG (Nr. 83/2023), Seite 16/20

E. 5.3.1

Das Siegerprojekt ging aus einem Wettbewerb von vier eingela- denen Ostschweizer Ingenieurbüros hervor. Gemäss dem öffentlich zugänglichen Bericht des Beurteilungsgremiums vom 8. Juni 2018 wurde das vorliegende Projekt wegen dem überzeugenden Verkehrs- konzept und seiner architektonisch ansprechenden Gestaltung sowie den geringen zu erwartenden Zusatzmassnahmen ausgewählt. Das Beurteilungsgremium setzte sich aus drei Sachbeauftragten der Stadt, zwei externen Fachleuten (einem Architekten und einem Bauingeni- eur) sowie aus drei Experten der Stadt, des Kantons und der SBB zu- sammen, worunter sich auch der städtische Denkmalpfleger sowie der Präsident des Einwohnervereins W.____ befand. Dabei wurde das Ver- fahren in Anlehnung an die Ordnung für Architekten- und Ingenieur- studienaufträge SIA 143, Ausgabe 2009/10, durchgeführt. Daraus er- hellt, dass die Planungsbehörde die Infrastrukturanlage sorgfältig aus- gewählt hat. Demgegenüber bringt die Rekurrentin nichts vor, weshalb die Passerelle mit der Rampe nicht bestmöglich in den Stadtraum in- tegriert sei. Dass die Velorampe nicht durch einen Lift ersetzt werden kann, wie die Rekurrentin wünscht, versteht sich von selbst, wenn man sich vor Augen führt, dass damit der Veloverkehr gefördert werden soll.

E. 5.3.2

Auch lärmässig kann das Bauwerk im Sinn der Vorsorge nicht weiter verbessert werden, weil die Deckschicht der Rampe mit einer feinen Gesteinskörnung versehen werden soll, die bereits eine gute lärmindernde Eigenschaft aufweist und Rollgeräusche – wie von Skateboardfahrern etwa – gut mindern kann. Mit dem von der Rekur- rentin geforderten Flüsterbelag könnte daher keine wesentliche Ver- besserung mehr erzielt werden. Davon

abgesehen verursacht der Bahnübergang ohnehin keine lärmässige Dauerbelastung bzw. nur vernachlässigbaren Lärm, und zwar selbst dann, wenn täglich mit rund 500 Fussgängerinnen und Fussgängern und 200 bis 300 Velofahrerinnen und -fahrern gerechnet werden muss.

E. 5.3.3

Bezüglich der gerügten Verkehrssicherheit hält das Strasseninspektorat in seiner Überprüfung fest, dass sämtliche Normen eingehalten seien, wenn die Passerelle mehrheitlich von Fussgängern benutzt werde. Tatsächlich geht die Annahme davon aus, dass der Bahnübergang nach wie vor mehrheitlich von Fussgängerinnen und -gängern benutzten werden wird. Dazu kommt, dass die Fahrbahn der Anlage über den Geleisanlagen eine Breite von 4,2 m und auf den Rampen eine solche von 4 m aufweist, wobei die Wendepodeste mit einer Tiefe von rund 5,6 m ebenfalls sehr grosszügig ausgebildet sind. Diese Dimensionierungen ermöglichen es ohne weiteres, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und -fahrer aber auch gehbehinderte Personen komfortabel aneinander vorbeikommen und sich kreuzen können, zumal die Überführung übersichtlich ausgestaltet und von einer reduzierten Fahrgeschwindigkeit der Velofahrerinnen und -fahrer auszugehen ist. Davon abgesehen sind die VSS-Normen auch keine Rechtssätze, sondern bloss Verwaltungsanweisungen bzw. anerkannte Hilfsmittel bei der Frage, ob eine Anlage den

Entscheid des Bau- und Umweltdepartementes SG (Nr. 83/2023), Seite 17/20

Anforderungen der Verkehrssicherheit genügt (M. NEFF, in: Bereuter/Frei/Ritter [Hrsg.], Kommentar zum Planungs- und Baugesetz des Kantons St.Gallen, Basel 2020, Art. 67 N 12 ff. mit Verweisen). Unter diesem Aspekt muss denn auch berücksichtigt werden, dass der Begegnungsfall Fussgängerin/Velofahrerin auf der etwas schmalen Rampe seltener vorkommt, weil die meisten Fussgängerinnen und Fussgänger den kürzeren Weg über die Treppe benutzen werden. Dass für Gehbehinderte ein Lift optimaler wäre, versteht sich von selbst, weshalb dazu nicht die Procap befragt werden muss, wie es von der Rekurrentin beantragt wird, zumal sie selber nicht bestreitet, dass die projektierte Passerelle mit der Rampe behindertengerecht ausgestaltet ist. Die zu Recht gerügte Verengung beim Übergang der Rampe in den X.___-weg wurde zwischenzeitlich behoben, weshalb aus verkehrstechnischer Sicht nichts mehr gegen den umstrittenen Bahnübergang spricht.

E. 5.4

Was die Beeinträchtigung der privaten Interessen betrifft, muss der Rekurrentin entgegengehalten werden, dass für den vorliegenden Standort keine erhöhten ästhetischen Anforderungen gelten, womit nur das Verunstaltungsverbot nach Art. 99 Abs. 1 PBG zur Anwendung gelangt. Bei der vorliegenden Infrastrukturanlage kann aber nicht gesagt werden, dass es sich um etwas qualifiziert Unschönes handle, vielmehr wurde es durch Fachpersonen juriert. Lärm geht vom Bahnübergang für den Langsamverkehr praktisch keinen aus und der Lärmschutzwall zwischen den Liegenschaften der Rekurrentin und den Bahngleisen wird durch eine effizientere Lärmschutzwand ersetzt und ebenfalls wieder begrünt. Weiter hält die angefochtene Anlage auch sonst die Bauvorschriften ein. Dass von der rund 6 m hohen Passerelle aus in die oberen Stockwerke der schräg gegenüberliegenden Mietwohnungen der Rekurrentin gesehen werden kann, ist – wie die Vorinstanz zu Recht geltend gemacht – in einer dicht bebauten Stadt üblich und hinzunehmen, wie auch Nachbarinnen und Nachbarn von einem gleich hohen Haus in die

Wohnungen des Nachbarhauses sehen können. Ein Recht auf Aussicht gibt es nicht, und diese wird vorliegend weder durch die Rampe noch durch die 6 m hohe Passerelle übermässig eingeschränkt, zumal die Gebäudehöhe in der Zone WG3 11 m beträgt und Anlagen grundsätzlich nicht höhenbeschränkt sind. Zur Befürchtung der Rekurrentin, dass die beanspruchten Parkplätze nicht kompensiert werden könnten, ist zu sagen, dass gemäss den verbindlichen Plänen keine Parkplätze wegfallen. Die Lichtraumhöhe und die Durchfahrtsbreiten zu den privaten Parkplätzen und deren Fahrgassen bleiben gewahrt und soweit auf Grund der geplanten Stützen leichte Verschiebungen der Parkplätze nötig werden, ist dafür genügend Platz vorhanden.

E. 5.5

Nach dem Gesagten sind die Voraussetzungen für den Bau der Passerelle und die Verbreiterung des fortführenden X.____-wegs nach Art. 32 StrG erfüllt und die dabei zu beachtenden Grundsätze nach Art. 33 StrG eingehalten. Soweit die Rekurrentin dabei in ihren privaten Interessen berührt ist, sind die entsprechenden Beeinträchtigungen als nötig und zumutbar zu betrachten.

Entscheid des Bau- und Umweltdepartementes SG (Nr. 83/2023), Seite 18/20

E. 6

Zusammenfassend ergibt sich, dass die Passerelle Y.____-weg und die Verbreiterung des fortführenden X.____-wegs samt entsprechender Klassierung rechtmässig und namentlich das öffentliche Interesse am Bau der umstrittenen Passerelle und der Fortsetzung des Velowegs auf dem X.____-weg gegeben sind sowie dass die privaten Interessen der Rekurrentin damit nicht verletzt werden. Die Rekurse erweisen sich deshalb als unbegründet. Der Sistierungsantrag im Hinblick auf die Machbarkeitsstudie die Verschiebung des Bahnhofs W.____ betreffend ist zwischenzeitlich gegenstandslos geworden. Die Rekurse sind somit abzuweisen, soweit sie nicht gegenstandslos geworden sind.

E. 7.1

Nach Art. 95 Abs. 1 VRP hat in Streitigkeiten jener Beteiligte die Kosten zu tragen, dessen Begehren ganz oder teilweise abgewiesen werden. Die Entscheidgebühr für die zwei Verfahren beträgt Fr. 5'300.– (Nr. 20.13.01 des Gebührentarifs für die Kantons- und Gemeindeverwaltung, sGS 821.5), das heisst Fr. 3'500.– für das Verfahren Nr. 21-2893 und Fr. 1'800.– für das Verfahren Nr. 22-6802, wofür kein erneuter Augenschein durchgeführt werden musste und zumindest teilweise auf die vorläufige Beurteilung der Rechtsabteilung im ersten Rekursverfahren zurückgegriffen werden konnte. Dem Ausgang des Verfahrens entsprechend sind die amtlichen Kosten für das Verfahren Nr. 21-2893 von Fr. 3'500.– der Politischen Gemeinde St.Gallen und für das Verfahren Nr. 22-6802 von Fr. 1'800.– der Rekurrentin zu überbinden. Auf die Erhebung der Kosten bei der Politischen Gemeinde St.Gallen ist jedoch zu verzichten (Art. 95 Abs. 3 VRP).

E. 7.2

Der im Verfahren Nr. 21-2893 am 9. April 2021 geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'800.– ist der Rekurrentin zurückzuerstatten. Der im Verfahren Nr. 22-6802 am 3. Oktober 2022 von der Rekurrentin bezahlte Vorschuss von Fr. 1'800.– ist mit den zu leistenden Verfahrenskosten in gleicher Höhe zu verrechnen.

E. 8

Die Rekurrentin stellt ein Begehren um Ersatz der ausseramtlichen Kosten.

E. 8.1

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. 8.2

Das Verfahren bot in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht Schwierigkeiten, die den Beizug eines Rechtsvertreters rechtfertigen.

Entscheid des Bau- und Umweltdepartementes SG (Nr. 83/2023), Seite 19/20

Damit besteht grundsätzlich Anspruch auf eine ausseramtliche Entschädigung (Art. 98bis VRP). Die Zweckmässigkeit des Neubaus der velogängigen Passerelle konnte erst im Verlauf des Rekursverfahrens mit dem Erlass des Ausbaus und der Widmung des X.____-wegs hergestellt werden. Ohne entsprechende Massnahmen hätte dem Vorhaben nicht zugestimmt werden können und der Rekurs im Verfahren Nr. 21-2893 hätte vollumfänglich gutgeheissen werden müssen. Die massgeblichen Aufwendungen wie die Rekurerhebung und -begründung sowie die Teilnahme am Augenschein sind allesamt vor der zu korrigierenden Anschlusssituation – und somit als das Vorhaben noch nicht genehmigungsfähig war – erfolgt. Der Rekurs ist somit ursprünglich zu Recht erhoben worden, weshalb der Kostenantrag der Rekurrentin gutzuheissen ist. Die Rekurrentin hat deshalb im Verfahren Nr. 21-2893 Anspruch auf eine ausseramtliche Entschädigung, die von der Politischen Gemeinde St.Gallen zu leisten ist. Weil keine Kostennote vorliegt, ist die ausseramtliche Entschädigung in Anwendung von Art. 6 in Verbindung mit Art. 22 der Honorarordnung (sGS 963.75; abgekürzt HonO) ermessenweise auf Fr. 3'250.– festzulegen. Im Verfahren Nr. 22-6802 dagegen unterliegt die Rekurrentin, weshalb sie keinen Entschädigungsanspruch hat und ihre Parteikosten selber tragen muss. Ihr Kostenantrag ist dementsprechend abzuweisen. Entscheid

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