

# **SG\_PUBLIKATIONEN 22-2153 vom 15. November 2023**

SG Gerichte, 2023-11-15, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg\\_publikationen\\_22-2153](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publikationen_22-2153)

FR: SG\_PUBLIKATIONEN 22-2153 du 15 novembre 2023

IT: SG\_PUBLIKATIONEN 22-2153 del 15 novembre 2023

## **Erwägungen**

### **E. 1.1**

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

Entscheid des Bau- und Umweltdepartementes SG (Nr. 98/2023), Seite 8/16

### **E. 1.2**

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

### **E. 2**

Am 1. Oktober 2017 ist das Planungs- und Baugesetz (sGS 731.1; abgekürzt PBG) in Kraft getreten und das Baugesetz vom 6. Juni 1972 (nGS 8, 134; abgekürzt BauG) aufgehoben worden (Art. 172 Bst. a PBG). Der erstinstanzliche Baubewilligungsentscheid erging am

### **E. 7**

März 2022. Mithin sind vorliegend grundsätzlich die Bestimmungen des PBG anwendbar, sofern sie gemäss Anhang zum Kreisschreiben «Übergangsrechtliche Bestimmungen im PBG» vom 8. März 2017 (Baudepartement SG, Juristische Mitteilungen 2017/I/1) als unmittelbar anwendbar erklärt werden. Im Übrigen gelangen weiterhin das Baugesetz und das entsprechende Baureglement zur Anwendung.

3.

Die im Rekurs angefochtene Verweigerung der Baubewilligung wird von der Vorinstanz mit einer ungenügenden Erschliessung des Baugrundstücks begründet.

3.1 Nach Art. 22 Abs. 2 Bst. b des Bundesgesetzes über die Raumplanung (SR 700; abgekürzt RPG) setzt die Erteilung einer Baubewilligung voraus, dass das Land erschlossen ist. Nach Art. 19 Abs. 1 RPG ist Land unter anderem dann erschlossen, wenn die für die betreffende Nutzung hinreichende Zufahrt besteht. Das Bundesrecht stellt diesbezüglich jedoch nur allgemeine Grundsätze auf; die konkreten Anforderungen ergeben sich aus dem kantonalen und kommunalen Recht wie auch aus der kantonalen Gerichts- und Verwaltungspraxis, so insbesondere in Bezug auf das Ausmass der Erschliessungsanlagen und die Anforderungen an eine genügende Zugänglichkeit (vgl. u.a. Urteile des Bundesgerichtes 1C\_489/2017 vom 22. Mai 2018 Erw. 3.2 und 1C\_244/2020 vom 17. Juni 2021 Erw. 5.2.1; A. REY, in: Griffel/Liniger/Rausch/Thurnherr [Hrsg.], Fachhandbuch Öffentliches Baurecht, Zürich/Basel/Genf 2016, N 3.284 f.; M. NEFF, in: Bereuter/Frei/Ritter [Hrsg.], Kommentar zum Planungs- und Baugesetz des Kantons St.Gallen, Basel 2020, Art. 67 N 3).

3.1.1 Nach Art. 67 Bst. a PBG ist Land strassenmässig erschlossen, wenn es über hinreichende Zu- und Wegfahrten verfügt. Die Bestimmung entspricht inhaltlich Art. 49 Abs. 2 Bst. a BauG, weshalb für die Frage der hinreichenden strassenmässigen Erschliessung auf die Rechtsprechung zum BauG abgestellt werden kann. Weitergehende Konkretisierungen insbesondere hinsichtlich der Dimensionierung von Zu- und Wegfahrten hat das st.gallische Recht nicht getroffen. Soweit dem kantonalen Recht keine besonderen Regelungen zu entnehmen sind, darf für die Auslegung und Anwendung von Art. 67 PBG auf den Gehalt von Art. 19 Abs. 1 RPG abgestellt werden (VerwGE B 2012/216 vom 22. Mai 2013 Erw. 3.1; BDE Nr. 124/2020 vom 10. Dezember 2020 Erw. 9.1; NEFF, a.a.O., Art. 67 N 10).

Entscheid des Bau- und Umweltdepartementes SG (Nr. 98/2023), Seite 9/16

3.1.2 Eine Zufahrt ist allgemein dann als hinreichend zu betrachten, wenn sie tatsächlich so beschaffen ist, dass sie bau- und verkehrstechnisch der bestehenden und der geplanten Überbauung genügt, den zu erwartenden Fahrzeugen und Fussgängern sicheren Weg bietet und von den öffentlichen Diensten (namentlich Feuerwehr, Sanität, Kehrichtabfuhr und Schneeräumung) ungehindert benützt werden kann, und wenn sie – sofern sie über fremdes Grundeigentum führt – rechtlich gesichert ist (vgl. B. HEER, St.Gallisches Bau- und Planungsrecht, Bern 2003, N 513; NEFF, a.a.O., Art. 67 N 12). Stets ist das gesamte Gebiet, welches von einer Strasse erschlossen wird, zu berücksichtigen. Im Hinblick auf den planerischen Zweck ist eine Zufahrt im Weiteren nur dann als genügend zu betrachten, wenn sie auf die Baumöglichkeiten der geltenden Zonenordnung abgestimmt ist (VerwGE B 2014/18 vom 24. März 2015 Erw. 3.1 und B 2019/215 und 217 vom 25. März 2021 Erw. 2.1; NEFF, a.a.O., Art. 67 N 13 und 17 mit Hinweisen).

3.1.3 Gemäss Art. 1 Abs. 1 StrG sind Strassen öffentlich, wenn sie dem Gemeingebrauch gewidmet sind. Ihr Zweck liegt diesfalls darin, dem Gemeinwohl, also den Bedürfnissen des allgemeinen Verkehrs zu dienen (Art. 2 Abs. 1 StrG), wobei diese grundsätzliche Widmung durch eine Einteilung in unterschiedliche Strassenklassen (nach Art. 8 StrG) konkretisiert wird. In Bezug auf das vorstehend erwähnte Erfordernis der rechtlichen Sicherstellung einer Strasse führte die Regierung bereits in der Botschaft zum StrG (ABl 1986, 1619) aus, dass die früher noch häufig bestehenden Baulanderschliessungen mittels dienstbarkeitsrechtlich gesicherten Privatstrassen «ungeeignet» seien. Der Begriff der öffentlichen Strasse müsse deshalb so verstanden werden, dass sämtliche Erschliessungsstrassen als öffentlich gelten. Namentlich sollten ausdrücklich auch die Anlagen zur Feinerschliessung öffentlich sein (s. auch G. GERMANN, in: Germann [Hrsg.], Kurzkomentar zum st.gallischen Strassengesetz vom 12. Juni 1988, St.Gallen 1989, Art. 1 N 3, wonach Bauland künftig nicht mehr durch Privatstrassen erschlossen werden darf). Nur die Hauszugänge und -zufahrten auf dem Baugrundstück selbst zählen nicht mehr zur Feinerschliessung (Botschaft zum StrG, ABl 1986, 1619; GVP 2011 Nr. 21). Es ist folglich nicht ausreichend, eine solche Erschliessungsanlage lediglich privatrechtlich zu sichern, weil das Strassengesetz für sämtliche Strassen, denen eine Feinerschliessungsfunktion zukommt, die Öffentlicherklärung verlangt. Eine Strasse wird deshalb gemäss Praxis des Bau- und Umweltdepartementes stets dann als Feinerschliessungsanlage betrachtet und soll folglich zumindest als Gemeindestrasse dritter Klasse nach Art. 8 Abs. 3 StrG öffentlich erklärt werden müssen, wenn sie über ein Drittgrundstück geführt wird (selbst wenn sie für dessen Erschliessung nicht erforderlich ist), um ein Grundstück in zweiter Bautiefe mit wenigstens einer Wohneinheit zu

erschliessen (siehe dazu u.a. BUDE Nrn. 88/2023 vom 27. September 2023 Erw. 5.3, 27/2022 vom 21. März 2022 Erw. 3.3.2, 96/2020 vom 13. Oktober 2020 Erw. 5.1.3, 27/2021 vom 22. April 2021 Erw. 7.3 und 38/2021 vom 30. April 2021 Erw. 6.7.1 je mit Hinweisen). Auch gemäss

Entscheid des Bau- und Umweltdepartementes SG (Nr. 98/2023), Seite 10/16

der Praxis des Verwaltungsgerichtes ist eine Zufahrt dann als öffentlich zu klassieren, wenn sie über ein Drittgrundstück führt (VerwGE B 2021/45 vom 13. Februar 2022 Erw. 3.2.2). Eine Klassierung liegt denn auch im Interesse der einzelnen Grundeigentümerinnen und -eigentümer, verschafft sie ihnen doch das Recht, die Erschliessung der eigenen Liegenschaft unabhängig von der Zustimmung der jeweiligen Nachbarschaft jederzeit und bedingungslos zu nutzen.

3.1.4 In tatsächlicher Hinsicht muss die Zufahrt die Verkehrssicherheit aller Benutzer gewährleisten. So müssen Strassen, welche der Erschliessung von Wohngebieten dienen, ein gefahrloses Kreuzen von Fahrzeugen ermöglichen und genügend Raum für Fussgänger und Radfahrer freilassen. Nicht unbedingt erforderlich ist, dass Kreuzungsmanöver zwischen Motorfahrzeugen auf der ganzen Strecke möglich sind. Unter Umständen genügen zweckmässig angeordnete Kreuzungsstellen. Zur hinreichenden Zufahrt gehört auch das Verbindungsstück von der öffentlich zugänglichen Strasse zum Baugrundstück. Was als hinreichende Erschliessung gilt bzw. welche Anforderungen eine Zufahrt zu erfüllen hat, hängt von der beanspruchten Nutzung des Erschliessungsgebiets sowie von den massgeblichen Umständen des Einzelfalls ab, also in erster Linie von den örtlichen Gegebenheiten und von der Art und Zahl der Gebäude, zu denen die Zufahrt führt (u.a. VerwGE B 2013/70 vom 8. Juli 2014 Erw. 2 und B 2019/215 und 217 vom 25. März 2021 Erw. 2.1; BDE Nr. 124/2020 vom 10. Dezember 2020 Erw. 9.2 mit Hinweisen; HEER, a.a.O., N 513 f.; GVP 1988 Nr. 97 Erw. 2a).

Für die Beurteilung der technischen Anforderungen werden in der Regel die einschlägigen Normen (SN) der Vereinigung des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) beigezogen. Die Normen bilden ein anerkanntes Hilfsmittel bei der Abklärung der Frage, ob eine Strassenanlage den Anforderungen der Verkehrssicherheit genügt. Dabei handelt es sich jedoch lediglich um Richtlinien, deren Anwendung im Einzelfall vor den allgemeinen Rechtsgrundsätzen standhalten und im Einzelfall dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit entsprechen muss. Sie dürfen deshalb – wie die Rekurrentin zu Recht vorbringt – nicht schematisch und unbesehen der konkreten Verhältnisse zur Anwendung gebracht werden (u.a. Urteil des Bundesgerichtes 1C\_319/2021 vom 8. April 2021 Erw. 2.1; VerwGE B 2018/69 vom 19. November 2018 Erw. 2.3; GVP 1990 Nr. 99; NEFF, a.a.O., Art. 67 N 21).

3.2 Die Vorinstanz macht einen unzureichenden Ausbau der G.\_\_\_strasse geltend.

3.2.1 Im angefochtenen Beschluss führt die Vorinstanz aus, es sei gemäss VSS-Norm SN 640 201 bei stark reduzierter Geschwindigkeit (bis 30 km/h) beim Grundbegegnungsfall Personenwagen/Personenwagen eine Strassenbreite von mindestens 4,80 m und beim Grundbegegnungsfall Personenwagen/Fahrrad eine solche von mindestens 3,60 m erforderlich. Die G.\_\_\_strasse halte die Mindestbreite von

Entscheid des Bau- und Umweltdepartementes SG (Nr. 98/2023), Seite 11/16

3,60 m von der J.\_\_\_\_strasse her bis zur Abzweigung Richtung H.\_\_\_\_strasse ein. Nach der Abzweigung und bis zu den geplanten Parkplätzen werde sie leicht unterschritten. Allerdings bestehe keine rechtlich gesicherte Wendemöglichkeit, sodass die Fahrzeuge entweder vorwärts auf der G.\_\_\_\_strasse Richtung H.\_\_\_\_strasse wegfahren oder wieder rückwärts in Richtung J.\_\_\_\_strasse fahren müssten. Aktuell betrage die minimale Breite der G.\_\_\_\_strasse ab dem Baugrundstück bis zur Alten Landstrasse lediglich rund 2,80 m. Die geforderte Mindestbreite für das sichere Kreuzen von Personenwagen und Fahrrad sei damit auf diesem Abschnitt deutlich unterschritten. Beim Rückwärtsfahren auf der G.\_\_\_\_strasse bis zur J.\_\_\_\_strasse müsste eine Strecke von rund 115 m zurückgelegt werden. Dabei sei die G.\_\_\_\_strasse im Bereich der nordwestlichen Ecke und entlang der Westfassade des B.\_\_\_\_AG-Gebäudes unübersichtlich, und sie weise teilweise ein starkes Gefälle auf. Zu berücksichtigen sei zudem, dass die G.\_\_\_\_strasse in diesem unübersichtlichen Bereich als Wanderweg ausgeschieden sei. Die Breite der G.\_\_\_\_strasse betrage auf der gesamten Länge weniger als 4,80 m. Für das sichere Kreuzen von Personenwagen fehlten rechtlich sichergestellte Ausweichstellen. Schliesslich werde auch in den Einlenkerbereichen die Breite von 5,50 m bzw. von 4 m zuzüglich 0,50 m Bankett nicht eingehalten. Insgesamt vermöge die G.\_\_\_\_strasse den Anforderungen an eine hinreichende Erschliessung nicht zu genügen.

3.2.2 Die Rekurrentin macht demgegenüber geltend, dass die G.\_\_\_\_strasse heute drei Einfamilienhausbauten und den Gewerbebau der B.\_\_\_\_AG erschliesse. Im Licht der VSS-Norm SN 640 045 handle es sich bei ihr höchstens um den Erschliessungstyp «Zufahrtsweg». Die durchschnittliche stündliche Verkehrsbelastung liege bei maximal ein bis ausnahmsweise zwei Fahrzeugen; die Strasse werde ausschliesslich von Anstössern befahren. Ein Grundbegegnungsfall Personenwagen/Personenwagen, der allenfalls eine Strassenbreite von 4,80 m erforderlich machen würde, sei ausgeschlossen. Die G.\_\_\_\_strasse genüge folglich wie bisher problemlos als Zufahrt für die drei zusätzlichen Tiny-Houses, zumal für Fahrzeuge der künftigen Bewohnerschaft ausschliesslich vier bereits bestehende Abstellplätze auf dem Nachbargrundstück Nr. 002 dienen. Für die Blaulichtorganisationen sei die Zufahrt sowohl von Westen als auch von Osten her möglich. Auch ein Bedarf nach einer Aufklassierung als Gemeindestrasse 2. Klasse sei nicht gegeben, würden doch nicht wie von der Vorinstanz vorgebracht mehr als zehn Wohneinheiten erschlossen.

3.2.3 Das TBA hielt in seinem Amtsbericht vom 16. Juni 2022 unter Verweis auf die VSS-Norm SN 40 045 fest, dass die G.\_\_\_\_strasse heute die typischen Merkmale sowohl eines Zufahrtswegs als auch einer Zufahrtsstrasse aufweise, zur Sicherstellung einer genügenden Erschliessung aber grundsätzlich den Anforderungen an eine Zufahrtsstrasse entsprechen und damit den Grundbegegnungsfall Personenwagen/Personenwagen bei stark reduzierter Geschwindigkeit abdecken müsste. Dieser Fall könne bei sehr wenig erschlossenen

Entscheid des Bau- und Umweltdepartementes SG (Nr. 98/2023), Seite 12/16

Grundstücken bzw. bei sehr geringem Verkehr aber auch mittels Ausweichstellen sichergestellt werden. Der Grundbegegnungsfall läge diesfalls nur noch bei Personenwagen/Fahrrad, wofür – in Anwendung der VSS-Norm SN 40 201 und abhängig vom Gefälle – eine Mindestfahrbahnbreite von 3,40 m bis 3,90 m verlangt werde (bzw. 3 m bis 3,50 m, wenn der Sicherheitszuschlag auf die seitlichen Randbereiche angerechnet werden kann). Für den Grundbegegnungsfall Personenwagen/Personenwagen ergebe sich

demgegenüber eine Mindest- breite von 4,40 m (bzw. 4 m). Gemäss Geoportal betrage die Breite der G. \_\_\_strasse im Einmündungsbereich H. \_\_\_strasse zwar noch rund 14 m; sie verjünge sich jedoch rasch auf rund 2,50 m, wobei sie sich im weiteren Verlauf dann wieder auf bis zu 3,50 m erweitere. Das Längsgefälle betrage gemäss Geoportal zwischen rund 0,5 bis 7 Pro- zent.

3.2.4 Am Augenschein bestätigte sich, dass die G. \_\_\_strasse in tat- sächlicher Hinsicht insbesondere im vorderen östlichen – ansteigen- den und unbefestigten – Abschnitt bis etwa zur Mitte des Baugrund- stücks Nr. 001 für Gegenverkehr und selbst für den Begegnungsfall Personenwagen/Fahrrad zu schmal ist und seitlich zusätzlich durch Böschungen oder Holzbeigen beengt wird. Erst ab Grundstück Nr. 003 ist das Gelände eben und offener. Entsprechend kann ab dort bei Ge- genverkehr zwar auf die seitliche Wiesenfläche bzw. auf die angren- zenden asphaltierten Flächen ausgewichen werden; die G. \_\_\_strasse selbst bzw. die als öffentlich gewidmete und klassierte Fläche ist aber auch in diesem Bereich lediglich rund 2,50 m breit bzw. erreicht erst im westlichsten Abschnittsviertel eine Breite von rund 3,50 m (gemes- sen im Geoportal). Offizielle bzw. mitklassierte Ausweichstellen sind nicht vorhanden. Kurz nach der Abzweigung von der H. \_\_\_strasse, im Bereich einer leichten Linkskurve und unmittelbar gegenüber der Auf- fahrt zur Garage und eines zusätzlichen Parkplatzes der Liegenschaft G. \_\_\_strasse 2, schiebt sich sodann die Hausecke der südlich gele- genen Liegenschaft H. \_\_\_strasse 3 bis an die Strasse hin, sodass die Sicht auf den weiteren Verlauf derselben für Verkehrsteilnehmer nach Osten wie Westen eingeschränkt ist. Direkt nach dem Engpass zweigt sodann eine Zufahrt zum rückwärtigen Grundstücksteil der (im Übri- gen südlich von der H. \_\_\_strasse her erschlossenen) Liegenschaft H. \_\_\_strasse 1 ab. Wie der Vertreter des TBA ausführte, bräuchte es sowohl vor als auch nach diesem Engpass eine Ausweichstelle und müsste, wie auch im Amtsbericht festgehalten, mindestens der Begeg- nungsfall Personenwagen/Fahrrad gewährleistet sein. Ebenfalls als schwierig bezeichnete der Vertreter des TBA die verkehrliche Situation im westlichen Abschnitt der G. \_\_\_strasse. So sind die Sichtverhält- nisse beim Abbiegen nach Süden an der Nordwestecke des B. \_\_\_AG- Gebäudes ungenügend. Die G. \_\_\_strasse führt sodann im Westen sehr nah am Gebäude und damit auch unmittelbar an den Garagen- einfahrten in der West- und Südseite des Gebäudes vorbei.

3.2.5 Die Rekurrentin macht geltend, dass die G. \_\_\_strasse nur ein geringes Verkehrsaufkommen zu bewältigen habe. So würden nur die Bewohnerinnen und Bewohner der Liegenschaften G. \_\_\_strasse 4

Entscheid des Bau- und Umweltdepartementes SG (Nr. 98/2023), Seite 13/16

und 10 nach Westen wegfahren und sei folglich mit lediglich bis zu zehn Fahrten täglich zu rechnen. Auch im Zusammenhang mit den drei vorgesehenen Tiny-Houses entstände, wenn überhaupt, kein wesent- licher Mehrverkehr. Tatsächlich dürften das Verkehrsvolumen und die Nutzung der Strasse zwar vorab auf Zubringer beschränkt sein. Insges- amt werden aber, wie seitens der Vorinstanz vorgebracht, bereits heute mehr als zehn Wohneinheiten über die G. \_\_\_strasse erschlos- sen. Zwar mag von der sich ganz am östlichen Strassenende befin- denden Liegenschaft G. \_\_\_strasse 2 aus wieder rückwärts auf die H. \_\_\_strasse ausgefahren werden. Nebst den drei Wohnungen der G. \_\_\_strasse 10 und dem Einfamilienhaus G. \_\_\_strasse 4 können aber auch das nordwestlich gelegene Einfamilienhaus auf Grundstück Nr. 006 sowie die südwestlich stehenden Mehrfamilienhäuser J. \_\_\_strasse 6 und 6a mit insgesamt zehn Wohnungen ebenso wie der

nördliche Grundstücksteil der Liegenschaft H.\_\_\_\_strasse 3 nur über die G.\_\_\_\_strasse angefahren werden. Hinzu kommt Verkehr, der sich im Fall der Wiederaufnahme einer gewerblichen Nutzung des B.\_\_\_\_AG-Gebäudes – nach Angabe der Rekurrentin am Augenschein wird eine entsprechende Vermietung des Gebäudes erwogen – ergeben sollte. Dass alle diese Verkehrsteilnehmer tatsächlich immer nur gegen Westen wegfahren, ist nicht sichergestellt. Entsprechend ist auch die Möglichkeit von Gegenverkehr – Personenwagen oder Fahrrad – gegeben. Ein Grossteil der Fahrzeuge muss sodann entweder bei der Hin- oder bei der Wegfahrt notwendigerweise eine der beiden kritischen Stellen der G.\_\_\_\_strasse passieren. Die heute offenbar alternativ genutzte Einfahrt von Süden her direkt von der K.\_\_\_\_strasse aus ist zumindest aus rechtlicher Sicht nicht sichergestellt (vgl. dazu nachstehend Erw. 3.3.2). Noch nicht berücksichtigt ist schliesslich eine allfällige künftige Nutzung der heute noch unbebauten nördlichen Hälfte des Grundstücks Nr. 003.

3.2.6 Insgesamt lässt sich zum einen feststellen, dass das Verkehrsvolumen und die Nutzung der G.\_\_\_\_strasse ein Mass erreichen, das die heutigen technischen Mängel der Strasse nicht als derart vernachlässigbar erscheinen lässt, dass die Strasse auch für neue Nutzungen und ohne Massnahmen noch als ausreichend bezeichnet werden kann. An dieser Einschätzung vermag auch der Umstand, dass für die geplanten Tiny-Houses vier der bereits vorhandenen Parkplätze der früheren B.\_\_\_\_AG reserviert sind, keine wesentliche Änderung zu bewirken. Immerhin sollen die Parkplätze nun der Nutzung von drei neuen Wohnbauten dienen, womit auch andere Fahrten (bezüglich Anzahl und Zeit) zu erwarten sind, als wenn es sich um Parkplätze für Angestellte oder Kunden handeln würde. Zudem ist auch zusätzlicher Fahrradverkehr denkbar. Umgekehrt können zum andern die technischen Mängel nicht als geringfügig bezeichnet werden, betreffen sie doch insbesondere mangelnde Sichtverhältnisse an zwei Stellen sowie eine ungenügende Breite der G.\_\_\_\_strasse, welche auf einem Grossteil ihres Verlaufs nicht einmal den herabgesetzten Grundbegegnungsfall Personenwagen/Fahrrad zu gewährleisten vermag. Diese Mängel müssen auch der Nutzung der vier Parkplätze entgegengehalten werden, welche für die künftige Bewohnerschaft der Tiny-Houses

Entscheid des Bau- und Umweltdepartementes SG (Nr. 98/2023), Seite 14/16

reserviert wären. Es ist deshalb auch unter diesem Aspekt unerheblich, dass sie bereits vorbestehend sind. Die heute bei Bedarf genutzten Ausweichmöglichkeiten sind sodann rechtlich nicht gesichert. Gestützt auch auf die Beurteilung des TBA und die Ergebnisse des Augenscheins vor Ort ergibt sich somit, dass die Vorinstanz zu Recht befand, dass die G.\_\_\_\_strasse die Anforderungen an eine genügende Erschliessung des Baugrundstücks zum heutigen Zeitpunkt nicht erfüllt.

3.3 Im Amtsbericht des TBA und im Rahmen des Augenscheins wurden Erschliessungsvarianten und mögliche Massnahmen zur Verbesserung der verkehrstechnischen Situation angesprochen, so insbesondere die Einführung eines Einbahnregimes und eine direkte Verbindung der G.\_\_\_\_- mit der K.\_\_\_\_strasse. Wie in der Folge auch in der vorläufigen rechtlichen Beurteilung vom 14. November 2022 festgehalten, bedürfen diese Ansätze jedoch einer eingehenderen Abklärung. Dabei sind unter anderem – worauf seitens der Vorinstanz zu Recht hingewiesen wurde – auch die das Baugrundstück umgebenden Liegenschaften und potentielle künftige Nutzungsmöglichkeiten mit einzubeziehen. Sollte sodann die heutige Klassierung der G.\_\_\_\_strasse angepasst oder erweitert werden, so wäre ebenso wie für allfällige bauliche

Massnahmen der Erlass eines Teilstrassenplans erforderlich und dieser mit der notwendigen Signalisation zu koordinieren. Ausgeschlossen werden kann hingegen bereits zum heutigen Zeitpunkt der Alternativvorschlag der Rekurrentin, wonach die Klassierung der G.\_\_\_\_strasse gänzlich aufgehoben und diese künftig als Privatstrasse geführt wird. Nachdem (mit Ausnahme der Liegenschaften H.\_\_\_\_strasse 1 und 3) keines der an die G.\_\_\_\_strasse anstossenden Grundstücke in tatsächlicher Hinsicht über eine andere Strasse erschlossen wird und darüberhinaus für die Zufahrt fast aller Grundstücke mindestens ein Nachbargrundstück gequert oder mitbenützt werden muss, ist die Notwendigkeit einer Klassierung der G.\_\_\_\_strasse ohne Zweifel zu bejahen (vgl. vorstehend Erw. 3.1.3).

Die Vornahme der notwendigen weiteren Abklärungen ist ebenso wie der allfällige Erlass eines Teilstrassenplans Aufgabe der politischen Gemeinde, welche zuständig ist für Planung und zeitgerechte Erschliessung der Bauzonen (Art. 11 PBG). Nachdem eine erste Erschliessungsplanung im Jahr 2012 ergebnislos abgebrochen wurde, seitens der Rekurrentin jedoch ein Anspruch auf Erschliessung des Baugrundstücks besteht, hat die Vorinstanz die Planung nun nochmals an die Hand zu nehmen und zum Abschluss zu bringen.

4.

Zusammenfassend ergibt sich, dass die Vorinstanz die Baubewilligung für das Baugesuch der Rekurrentin zu Recht wegen unzureichender Erschliessung verweigert hat. Der Rekurs erweist sich deshalb als unbegründet und ist abzuweisen.

Entscheid des Bau- und Umweltdepartementes SG (Nr. 98/2023), Seite 15/16

5.

5.1 Nach Art. 95 Abs. 1 VRP hat in Streitigkeiten jener Beteiligte die Kosten zu tragen, dessen Begehren ganz oder teilweise abgewiesen werden. Die Entscheidunggebühr beträgt Fr. 3'500.– (Nr. 20.13.01 des Gebührentarifs für die Kantons- und Gemeindeverwaltung, sGS 821.5). Dem Ausgang des Verfahrens entsprechend sind die amtlichen Kosten der Rekurrentin zu überbinden.

5.2 Der von der Rekurrentin am 1. April 2022 geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'800.– ist anzurechnen.

6.

Die Rekurrentin stellt ein Begehren um Ersatz der ausseramtlichen Kosten.

6.1 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).

6.2 Da die Rekurrentin mit ihren Anträgen unterliegt, hat sie von vornherein keinen Anspruch auf eine ausseramtliche Entschädigung. Ihr Begehren ist deshalb abzuweisen. Entscheid 1.

Der Rekurs der A.\_\_\_\_AG, Z.\_\_\_\_, wird abgewiesen.

2.

a) Der A.\_\_\_\_AG wird eine Entscheidegebühr von Fr. 3'500.– auferlegt.

b) Der am 1. April 2022 von der A.\_\_\_\_AG geleistete Kostenvor- schuss von Fr. 1'800.– wird angerechnet.

3.

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

Entscheid des Bau- und Umweltdepartementes SG (Nr. 98/2023), Seite 16/16

Die Vorsteherin

Susanne Hartmann Regierungsrätin

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