

# **SG\_VERWALTUNGSGERICHT B 2010/7 vom 30. September 2008**

Sg Verwaltungsgericht, 2008-09-30, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg\\_publicationen\\_B\\_2010\\_7](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_B_2010_7)

FR: SG\_VERWALTUNGSGERICHT B 2010/7 du 30 septembre 2008

IT: SG\_VERWALTUNGSGERICHT B 2010/7 del 30 settembre 2008

## **Regeste**

Strassenrecht, Art. 32 und 33 StrG (sGS 732.1), Art. 5 lit. a und Art. 6 EntG (sGS 735.1). Der Ausbau eines Trottoirs in einen kombinierten Geh- und Radweg liegt im öffentlichen Interesse, wenn er die Verkehrssicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer wesentlich verbessert (Verwaltungsgericht, B 2010/7).

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Die Sachurteilsvoraussetzungen sind von Amtes wegen zu prüfen:

#### **E. 1.1**

Die sachliche Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts ist gegeben (Art. 46 des Strassengesetzes, sGS 732.1, abgekürzt StrG, in Verbindung mit Art. 59bis Abs. 1 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege, sGS 951.1, abgekürzt VRP). Sodann ist A. B. als Miteigentümer der vom Projekt betroffenen Grundstücke Nrn. 0000 und 0000 unter Vorbehalt von Ziff. 1.4. hiernach zur Beschwerde berechtigt (Art. 64 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 45 Abs. 1 VRP). Im weiteren entsprechen seine Eingaben unter Vorbehalt von Ziff. 1.2 und 1.3 hiernach zeitlich, formal und inhaltlich den gesetzlichen Anforderungen (Art. 64 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 47 Abs. 1 und Art. 48 Abs. 1 und 2 VRP).

#### **E. 1.2**

Nach Art. 64 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 48 Abs. 1 VRP muss die Beschwerde eine Begründung enthalten. An die Qualität und Ausgestaltung werden keine hohen Anforderungen gestellt, ein gewisses Mass an Sorgfalt wird dem Beschwerdeführer aber auferlegt (vgl. Cavelti/Vögeli, Verwaltungsgerichtsbarkeit im Kanton St. Gallen, St. Gallen 2003, Rz. 921). Der Beschwerdeführer wirft dem Gemeinderat Oberbüren eine Kompetenzüberschreitung vor und verweist auf das Mitteilungsblatt Nr. 21/08. Dieser Verweis ist als Begründung der Rüge ungenügend. Auf die Beschwerde kann in dieser Hinsicht deshalb nicht eingetreten werden.

#### **E. 1.3**

Der Beschwerdeführer reichte am 17. April 2010, nach durchgeführtem Schriftenwechsel, unaufgefordert eine weitere Eingabe "Anmerkungen zum Sachverhalt sowie zur Situation" ein. Diese Eingabe wird aus dem Recht gewiesen (vgl. Cavelti/Vögeli, a.a.O., Rz. 955 mit Hinweis).

#### **E. 1.4**

Der Beschwerdeführer wirft der Vorinstanz vor, sie habe das rechtliche Gehör Dritter verletzt, weil sie zum Augenschein vom 24. Juni 2009 neben ihm nur höchstens zehn Personen zur Teilnahme eingeladen habe. Er ist indessen nicht berechtigt, Interessen Dritter wahrzunehmen, weshalb die Beschwerde auch in dieser Hinsicht nicht an die Hand genommen werden kann. Hinzu kommt, dass am 24. Juni 2009 kein Augenschein, sondern eine vom kantonalen Tiefbauamt organisierte Informationsveranstaltung stattgefunden hat, die gemäss Einladung vom 4. Juni 2009 losgelöst von den damals hängigen Einspracheverfahren durchgeführt worden ist.

### **E. 1.5**

Auf die Beschwerde ist im Sinn der Erwägungen einzutreten.

### **E. 2**

Nach Art. 64 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 53 VRP erhalten die Vorinstanz und die Betroffenen Gelegenheit zur Stellungnahme, wenn die Beschwerde nicht offensichtlich unzulässig ist. Es handelt sich um ein Recht, nicht um eine Pflicht. Auf eine Stellungnahme kann verzichtet werden (vgl. Cavelti/Vögeli, a.a.O., Rz. 947). Der Beschwerdeführer nimmt deshalb zu Unrecht an, die Vorinstanz stimme allen Ausführungen in der Eingabe vom 26. Januar 2010 zu, auf die sie in ihrer Stellungnahme vom 23. Februar 2010 nicht eingegangen sei.

### **E. 3**

Der Beschwerdeführer bestreitet die Notwendigkeit des Projekts im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit und macht deshalb sinngemäss geltend, ein Enteignungstatbestand sei nicht gegeben.

#### **E. 3.1**

Der Erwerb von rund 21 m<sup>2</sup> ab dem Grundstück Nr. 0000 und von rund 3 m<sup>2</sup> ab dem Grundstück Nr. 0000 stellt einen Eingriff in das Eigentumsrecht des Beschwerdeführers dar. Solche Eingriffe sind nur zulässig, wenn sie auf einer gesetzlichen Grundlage beruhen, im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sind (vgl. BGE 115 Ia 29 mit Hinweisen und Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2006, Rz. 2096 ff.). Art. 48 Abs. 2 StrG verweist in diesem Zusammenhang auf das Enteignungsgesetz (sGS 735.1, abgekürzt EntG), sofern das StrG nichts anderes bestimmt. Nach Art. 5 lit. a EntG ist die Enteignung zulässig für den Bau eines öffentlichen oder überwiegend im öffentlichen Interesse liegenden Werks. Des Weiteren wird vorausgesetzt, dass der Zweck des Werks auf andere Weise nicht befriedigend oder nur mit unverhältnismässigem Mehraufwand verwirklicht werden kann. Insbesondere darf die Enteignung nicht zu einem Nachteil führen, der in einem Missverhältnis zum verfolgten Zweck steht (Art. 6 EntG). Durch diese Bestimmung wird der Grundsatz der Verhältnismässigkeit eines Eingriffs in das Eigentumsrecht konkretisiert. Die Prüfung der Verhältnismässigkeit von Eingriffen in das Eigentumsrecht setzt eine umfassende Interessenabwägung aller öffentlichen und privaten Interessen voraus. Verfassungsrechtliche Gesichtspunkte und Art. 6 Ziff. 1 der Europäischen Menschenrechtskonvention (SR 0.101) gebieten, dass das Verwaltungsgericht bei der Überprüfung der Verhältnismässigkeit einer formellen Enteignung umfassende Kognition ausübt und sich nicht nur auf die Rechtskontrolle beschränkt (VerwGE vom 6. Juli 2006 i.S. Z. AG mit Hinweisen).

### **E. 3.2**

Nach Art. 32 StrG werden Strassen gebaut, wenn eine der folgenden Voraussetzungen es erfordert: Zweckbestimmung (lit. a); Verkehrssicherheit (lit. b); Verkehrsaufkommen (lit. c); Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Fussgängern, Radfahrern und Behinderten (lit. d); Interessen des öffentlichen Verkehrs (lit. e); Umweltschutz (lit. f). Die Aufzählung ist abschliessend aber alternativ zu verstehen, d.h. Strassen dürfen gebaut werden, wenn mindestens eine der genannten Voraussetzungen erfüllt ist (Schönenberger, in: G. Germann [Hrsg.], Kurzkomentar zum st. gallischen Strassengesetz vom 12. Juni 1988, Rz. 2 zu Art. 32 StrG). Ein elementares Kriterium bildet das in Art. 32 lit. c StrG erwähnte Verkehrsaufkommen, denn primärer Zweck jeder Strasse bleibt es, den Verkehr aufzunehmen (Schönenberger, in: a.a.O., Rz. 5 zu Art. 32 StrG). Sodann ist nach Art. 33 StrG beim Strassenbau folgendes zu beachten: Schutz des Menschen und seiner Umwelt (lit. a); Verkehrssicherheit (lit. b); Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Fussgängern, Radfahrern und Behinderten (lit. c); Ortsbild und Heimatschutz (lit. d); Natur und Landschaftsschutz (lit. e); die anerkannten Grundsätze eines umwelt und siedlungsgerechten Strassenbaus (lit. f); sparsamer Verbrauch des Bodens (lit. g). Unter Verkehrssicherheit sind all jene baulichen Massnahmen zu verstehen, die geeignet erscheinen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen bzw. zu gewährleisten. Dazu gehört die Trennung einzelner Verkehrsarten mittels separater Radwege, Fussgängerunterführungen und dergleichen. Die Grundsätze des StrG sind bei der Planung, Projektierung und Ausführung einer Strasse zwingend zu beachten. Im Sinn einer Interessenabwägung und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit haben Dimensionierung und Ausbaustandard einer strassenmässigen Erschliessung dem Zweck gerecht zu werden, den sie zu erfüllen hat. Es kann nicht im öffentlichen Interesse liegen, ein Projekt zu verwirklichen, das auf eine weitergehende Zweckbestimmung ausgerichtet ist (GVP 2002 Nr. 14 mit Hinweisen). Im weiteren beurteilt sich die Zweckbestimmung im Sinn von Art. 32 lit. a StrG nach den Zielen und Grundsätzen von Art. 1 und Art. 3 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (SR 700, abgekürzt RPG; vgl. Schönenberger, in: a.a.O., Rz. 1 zu Art. 33 StrG; vgl. auch VerwGE vom 13. März 2008 i.S. B. AG betreffend Kantonsstrasse Nr. 17, Uznach, in: [www.gerichte.sg.ch](http://www.gerichte.sg.ch)). Gemäss Art. 1 Abs. 1 und Art. 3 Abs. 2 RPG haben die Behörden dafür zu sorgen, dass der Boden haushälterisch genutzt und die Landschaft geschont werden. Mit den raumplanerischen Massnahmen sind insbesondere wohnliche Siedlungen zu schaffen und zu erhalten (Art. 1 Abs. 2 lit. b RPG).

### **E. 3.3**

Schliesslich sind die einschlägigen Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS-Normen) von Bedeutung. Es handelt sich nicht um Rechtssätze, sondern um Richtlinien, die allerdings ein anerkanntes Hilfsmittel bei der Abklärung der Frage bilden, ob eine Anlage den Anforderungen der Verkehrssicherheit genügt (GVP 1990 Nr. 99). Ihre Anwendung im Einzelfall muss dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit standhalten, weshalb sie einem Entscheid nicht ungeachtet der konkreten Verhältnisse zugrunde gelegt werden dürfen (ZBl 1979 S. 223 f. und BGE 94 I 141 mit Hinweisen; vgl. auch VerwGE vom 13. März 2008 i.S. B. AG betreffend Kantonsstrasse Nr. 17, Uznach, in: [www.gerichte.sg.ch](http://www.gerichte.sg.ch)).

### **E. 3.4**

Der zuständigen Verwaltungsbehörde kommt bei der Interessenabwägung im Zusammenhang mit den raumplanungs- und strassenrechtlichen Grundsätzen, die untereinander kein widerspruchsfreies Zielsystem bilden, ein erheblicher Ermessensspielraum zu. Diesen Ermessensspielraum hat das Verwaltungsgericht, das nach Art. 61 Abs. 1 VRP zur Rechtskontrolle befugt ist, zu respektieren. Eine Ermessenskontrolle gegenüber der Regierung steht ihm nicht zu. Das Verwaltungsgericht darf daher einen Entscheid der Vorinstanz nur ändern, wenn damit Rechtsnormen und -grundsätze verletzt werden. Soweit es um die Ausübung pflichtgemässen Ermessens geht, ist ihm dagegen eine Korrektur verwehrt. Im Streitfall bedeutet dies, dass das Verwaltungsgericht einen sachlich haltbaren und zweckmässigen Strassenplanungsentscheid der Vorinstanz selbst dann nicht ändert, wenn es eine andere Lösung als ebenso zweckmässig erachtet oder sogar bevorzugen würde (VerwGE vom 13. März 2008 i.S. B. AG betreffend Kantonsstrasse Nr. 17, Uznach, mit Hinweisen, in: [www.gerichte.sg.ch](http://www.gerichte.sg.ch)).

#### **E. 4**

Die Kantonsstrasse Nr. 2 führt von St. Gallen nach Wil und dient dem Orts und Regionalverkehr. Die Ausbaustrecke misst rund 1'800 m. Das Projekt sah vor, den südseitig zwischen Brübach und der Torggelhalde (Sonnental) bestehenden Gehweg von 2 m auf 3,25 m zu verbreitern und einen Geh und Radweg mit Gegenverkehr zu erstellen. Sodann sollte die Kantonsstrasse von 7,50 m auf 6,25 m verschmälert werden. Im Sinn eines Kompromisses aufgrund der Einsprachen hat die Vorinstanz die Breiten des Geh und Radwegs und der Kantonsstrasse auf der Strecke ausserorts neu festgelegt: Geh und Radweg 3 m, Kantonsstrasse 6,50 m. Die Projektänderung wird damit begründet, ausserorts, in Richtung Brübach, werde den Lastwagen, die dort mit höherer Geschwindigkeit fahren würden, etwas mehr Platz zur Verfügung gestellt. Wie auch der Einsprecher festhalte, sei der Fussgänger und Fahrradverkehr ausserorts zudem geringer als innerorts. Auf dem kombinierten Geh und Radweg verkehren die Radfahrer im Gegenverkehr. Das bedingt bei der Torggelhalde einen Seitenwechsel für die Fahrbeziehung OberbürenSonnental. Der Seitenwechsel erfolgt gesichert mit einer Trenninsel. In Brübach erfolgt die Anbindung nach Zuzwil über den Müliweg. Gemäss Technischem Bericht vom 22. Februar 2008 handelt es sich, mit Ausnahme der Verbreiterung der Kantonsstrasse in der Torggelhalde und in Brübach (im Bereich der Trenninseln), lediglich um eine Verschiebung der Randsteine des bestehenden Gehwegs um 1,25 m bzw. neu 1 m zulasten der Fahrbahn der Kantonsstrasse. Wo die Sichtweite gering ist, wird eine Bodenpflasterung von 70 cm Breite verlegt, um den Radfahrer gegen die Fahrbahn zu lenken. Zwischen der Torggelhalde und dem Schulhaus Sonntal muss sodann der Bundstein hinterkant Geh- und Radweg höhenmässig angepasst werden, was bei den angrenzenden Parzellen Anpassungen verursacht. Im weiteren müssen die Einlaufschächte entlang des Geh und Radwegs angepasst werden. Auch wird auf dem Geh und Radweg eine neue Deckschicht eingebaut.

#### **E. 5**

Der Beschwerdeführer hält dafür, wenn die Fahrbahn der Kantonsstrasse wie geplant verschmälert werde, seien Unfälle sowohl auf der Fahrbahn als auch auf dem Rad und Gehweg vorprogrammiert. Seiner Meinung nach brächte demgegenüber eine "Kernfahrbahn" aus risikotechnischer und aus finanzieller Sicht nur Vorteile. Er begründet seinen Standpunkt im Wesentlichen damit, die Kreuzung zweier LKW-Anhängerzüge

werde bei einer Strassenbreite von lediglich 6,25 m zur Zirkelfahrt, zumal der Bundesrat die maximale Fahrzeugbreite für Kühlfahrzeuge auf 2,60 m festgelegt habe (vgl. Art. 64 Verkehrsregelverordnung, SR 741.11) und Bestrebungen im Gang seien, die Normbreiten auf 2,80 m zu erhöhen. Weil sich das Gefahrenpotential auf der Fahrbahn markant erhöhe, sei zudem nicht ausgeschlossen, dass Fussgänger und Radfahrer in Unfälle zwischen Motorfahrzeugen verwickelt würden. Angesichts des grosszügig breiten Geh und Radwegs wähne sich der Fussgänger und Radfahrer zu Unrecht auf der sicheren Seite, nicht zuletzt auch wegen der vielen Ein und Ausfahrten und des Gegenverkehrs auf dem Geh und Radweg. Im weiteren sei zu bezweifeln, ob Inseln für die Querung der Strasse risikomindernd seien.

### **E. 5.1**

Fest steht, dass der Schulweg für die Primar und Oberstufenschüler vom Weiler Brübach zum Weiler Sonnentäl (Primarschulhaus Sonnentäl, Abt Bedastrasse 71) und weiter bis ins Dorf Oberbüren (Oberstufenzentrum Thurzelg) führt und dass die Schülerinnen und Schüler die zur Diskussion stehende Strecke mehrheitlich mit dem Fahrrad zurücklegen. Die Vorinstanz führt nicht nur im angefochtenen Entscheid, sondern auch im Entscheid betreffend Projektgenehmigung vom 30. September 2008 aus, der heutige Zustand sei gefährlich und habe zu Unfällen geführt. Fest steht somit, dass es im öffentlichen Interesse liegt, zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer eine sichere Verkehrsverbindung zu schaffen, auch wenn der Beschwerdeführer festhält, ein Unfall mit Todesfolgen habe sich ausserhalb der zur Diskussion stehenden Strecke, auf der Höhe "Werkhof" in Oberbüren, ereignet.

### **E. 5.2**

Aktenkundig ist, dass der Beschwerdeführer zu Unrecht davon ausgeht, der Geh und Radweg solle auf der ganzen Strecke eine Breite von 3,50 m aufweisen und die Fahrbahn der Kantonsstrasse eine solche von 6,00 m. Wie ausgeführt (vgl. Ziff. B. hievor) hat die Vorinstanz insofern eine Änderung des Projekts genehmigt, als die Breite des Geh und Radwegs ausserorts auf 3,00 m und diejenige der Kantonsstrasse ausserorts auf 6,50 m festgelegt worden ist.

### **E. 5.3**

In Betracht fällt, dass Verkehrsmessungen der Kantonspolizei vom 9. bis 22. Februar 2009 ergeben haben, dass der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der zur Diskussion stehenden Strecke bei 5'100 Fahrzeugen liegt und dass nicht von intensivem Schwerverkehr gesprochen werden kann. Der Schwerverkehrsanteil auf der Höhe des Grundstücks Nr. 1097 bei der Torggelhalde, Sonnentäl, hat lediglich 4,05 % betragen, was der Beschwerdeführer bestreitet. Er beruft sich darauf, gemäss Auskunft eines Mitarbeiters des kantonalen Tiefbauamtes betrage der Schwerverkehrsanteil 6 %. Die Vorinstanz führt in ihrer Stellungnahme vom 23. Februar 2010 in diesem Zusammenhang aus, auf der Basis der VSS-Normen SN 640 200a, 640 201 und 640 202 sei im Fall einer untergeordneten Kantonsstrasse mit geringem Schwerverkehrsanteil für den Begegnungsfall Lastwagen/Lastwagen bei einer Geschwindigkeit von maximal 50 km/h eine Fahrbahnbreite von 6,70 m erforderlich bzw. gemäss Dienstanweisung des Baudepartements "Baulicher Zustand von Kantonsstrassen" eine solche von 6,50 bzw. 6,00 m. Sie erachtet die innerorts projektierte Fahrbahnbreite von 6,25 m deshalb selbst für den Begegnungsfall von klimatisierten Fahrzeugen als knapp ausreichend (verbleibender

Raum von Randstein zu Randstein gemäss Berechnung der Vorinstanz 0,55 m), zumal die Fahrbahn in Kurven oder Biegungen aus Sicherheitsgründen verbreitert wird. Diese Einschätzung wird damit begründet, der Begegnungsfall Lastwagen/Lastwagen und umso mehr derjenige zwischen zwei klimatisierten Lastwagen sei selten, weshalb es sich rechtfertigt, vom Hauptbegegnungsfall Lastwagen/Personenwagen auszugehen. Bei einer Geschwindigkeit von maximal 50 km/h genüge dafür eine Fahrbahnbreite von 5,90 m. Aus diesem Grund sei die projektierte Fahrbahnbreite von 6,25 m innerorts und 6,50 m ausserorts aus Sicht des Tiefbauamtes und der Kantonspolizei im Sinn eines Kompromisses ausreichend. Zu berücksichtigen ist weiter, dass geplant ist, die Signalisation im Bereich der Torggelhalde anzupassen bzw. die Signalisation "50 km/h" nach Osten, in Richtung Oberbüren, zu verschieben, um das Geschwindigkeitsniveau im Bereich der künftigen Trenninsel zu senken und dass die Sichtweite nach Abbruch des Hangs 80 bis 90 m beträgt, mehr als die VSS-Norm SN 640 090a verlangt. Zieht man weiter in Betracht, dass die Vorinstanz in der Stellungnahme vom 23. Februar 2010 glaubhaft ausführt, das Kreuzen von Lastwagen sei auf einer Fahrbahn von rund 6,00 m gefahrlos möglich und führe zu keinen Sicherheitsdefiziten (Kantonsstrasse Oberbüren-Niederwil: 5 Begegnungsunfälle in den letzten zehn Jahren auf dem Ausserorts-Strassenabschnitt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ohne Beteiligung von Lastwagen; weitere gleichartige Kantonsstrassen: Bischofszellerstrasse in Arnegg und St. Margrethenstrasse von Andwil nach Gossau), kann ihr nicht vorgeworfen werden, mit der Verschmälerung der Fahrbahn auf 6,25 m innerorts und 6,50 m ausserorts werde das Gefahrenpotential für die Verkehrsteilnehmer, insbesondere für die Insassen von Motorfahrzeugen, markant erhöht. Vielmehr erscheint diese Massnahme, in Verbindung mit der Signalisation "50 km/h" im Bereich Torggelhalde, geeignet, eine verkehrsberuhigende Wirkung zu erzielen. Von Bedeutung ist weiter, dass der Ausbau des Trottoirs in einen kombinierten Geh und Radweg den Vorgaben der einschlägigen VSS-Normen bezüglich Breite und Sichtweiten bei Ein und Ausfahrten entspricht. Wie die Vorinstanz in ihrer Stellungnahme vom 23. Februar 2010 ausführt, wird das rund 2,00 m breite Trottoir, obschon verboten, von Fahrradfahrern aus Sicherheitsgründen mitbenutzt. Es ist deshalb notwendig, die heute von Fussgängern und Radfahrern benutzte Fläche zu verbreitern und den bestehenden Bedürfnissen der schwächeren Verkehrsteilnehmer anzupassen. Daran ändert nichts, dass der Beschwerdeführer den Standpunkt vertritt, Fussgänger und Fahrradfahrer hätten sich auf dem Trottoir längst "arrangiert" und dass die bestehenden Ein und Ausfahrten unbestrittenermassen ein Risiko darstellen. Um davon für Fussgänger und Fahrradfahrer ausgehende Gefahren zu vermindern, werden denn auch sachgerechte Massnahmen getroffen. Einerseits wird vor jeder Auffahrt eine Pflasterung angebracht, mit dem Ziel, Radfahrer davon abzuhalten, zu nahe an den Ein- und Ausfahrten vorbeizufahren. Zudem wird bei den Ausfahrten über den Geh und Radweg ein sogenannter "harter Anschlag" zwischen 3 und 6 cm Höhe erstellt, um zu verhindern, dass Motorfahrzeugführer schnell über den Geh und Radweg auf die Kantonsstrasse fahren können. Andererseits hat das Tiefbauamt den Gemeinderat Oberbüren aufgefordert, dafür besorgt zu sein, dass die Eigentümer von Liegenschaften mit Ein und Ausfahrten die Sicht auf den Geh und Radweg gewährleisten, indem sie Pflanzen zurückschneiden.

#### **E. 5.4**

Das Verwaltungsgericht hat keinen Grund zur Annahme, das zur Diskussion stehende Projekt verfehle seinen Zweck. Es liegt vielmehr im öffentlichen Interesse, weil es für die schwächeren Verkehrsteilnehmer eine sichere Verbindung zwischen Brübach und

Sonnental schafft. Berücksichtigt wird in diesem Zusammenhang, dass es eine absolute Sicherheit auch im Strassenverkehr nicht gibt und dass die Optimierung der Verkehrssicherheit zufolge der konkreten Verhältnisse vor Ort nur in Form eines Kompromisses möglich ist. Von einer Verbesserung insbesondere auch für die schwächeren Verkehrsteilnehmer ist auch bei winterlichen Verhältnissen auszugehen, zumal diese dazu zwingen, mit angepasster Geschwindigkeit zu fahren. Hinzu kommt, dass der Winterdienst in der Regel gut ist und dass an die Strassenränder gepflegter Schnee auf vielen Strassen anzutreffen ist. In Anbetracht des Ausbaustandards, der für Kantonsstrassen gilt, ist es entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers sodann möglich und zumutbar, gegebenenfalls über Strassenschächte zu fahren. Die Vorinstanz war insbesondere auch nicht gehalten, die Fahrbahnbreite der Kantonsstrasse, die parallel zur Autobahn A 1 verläuft, vorab dem örtlichen und regionalen Verkehr dient und einen geringen Schwerverkehrsanteil aufweist, zu Lasten der schwächeren Verkehrsteilnehmer auf nach EU-Recht zulässige Höchstmasse oder andere zur Diskussion stehende Normbreiten auszurichten und die Fahrbahnbreite für "ungeübte Touristen mit Wohnmobilen", Panzer der Schweizer Armee und Ausnahmetransporte zu optimieren. Hinzu kommt, dass eine Verbreiterung des Strassenquerschnitts andernfalls, d.h. wenn auch der Verkehrssicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer im Sinn eines Rad und Gehwegs Rechnung getragen würde, hohe Landerwerbs und Anpassungskosten zur Folge hätte und die Ausführung des Vorhabens viel mehr Zeit in Anspruch nehmen würde. Der angefochtene Strassenplanungsentscheid verletzt deshalb insgesamt weder Rechtsnormen noch -grundsätze.

#### **E. 5.5**

Der Beschwerdeführer vertritt den Standpunkt, eine "Kernfahrbahn" wäre dem zur Diskussion stehenden Projekt sowohl aus risikotechnischer als auch aus finanzieller Sicht vorzuziehen und verweist auf eine "Vorher-Nachher-Untersuchung an der Bischofszellerstrasse in Gossau" des Planungsbüros Frossard, Zürich. Die Vorinstanz erläutert in ihrer Stellungnahme vom 23. Februar 2010, dass es sich bei "Kernfahrbahnen" um ein Verkehrsregime handelt, das mit dem zur Diskussion stehenden Projekt nicht vergleichbar ist. Danach ist eine "Kernfahrbahn" eine zwischen Radstreifen verlaufende Verkehrsfläche, auf der Motorfahrzeuge nicht kreuzen können bzw. auf der nicht alle Fahrzeugkategorien kreuzen können (vgl. auch Richtlinien des kantonalen Tiefbauamtes "Kernfahrbahnen auf übergeordneten Strassen innerorts, in: [www.sg.ch/home/bauen](http://www.sg.ch/home/bauen)). Wie die Vorinstanz ausführt, sind Kernfahrbahnen auf Strecken ausserorts aus Sicherheitsgründen nicht zu empfehlen und die Strecke innerorts (Sonnental) ist im konkreten Fall länger als empfohlen. Sodann erscheint es sachgerecht, dass die Umsetzung einer "Kernfahrbahn" nicht geprüft worden ist, weil damit kein durchgehendes Verkehrsregime Oberbüren-Sonnental-Brübach sichergestellt werden kann. Auch unter Berücksichtigung der vom Beschwerdeführer vorgeschlagenen "Kernfahrbahn" ergibt sich somit, dass das zur Diskussion stehende Projekt dem öffentlichen Interesse an der Optimierung der Verkehrssicherheit besser dient und unter den gegebenen Umständen das Funktionieren der Verkehrsbeziehungen bestmöglich gewährleistet.

#### **E. 6**

Zu prüfen ist weiter, ob das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Projekts das private Interesse des Beschwerdeführers am Erhalt seines Grundeigentums zu überwiegen vermag. Wie ausgeführt, ist der Beschwerdeführer Miteigentümer der Grundstücke Nrn.

0000 und 0000. Zur Verwirklichung des Projekts werden ab dem Grundstück Nr. 0000 rund 21 m 2 dauernd und rund 52 m 2 vorübergehend beansprucht, ab dem Grundstück Nr. 0000 3 m 2 dauernd und 32 m 2 vorübergehend. Der Beschwerdeführer wendet sich ausschliesslich gegen das Projekt als solches und verzichtet darauf, geltend zu machen, man habe in diesem Zusammenhang seinen privaten Interessen nicht die notwendige Beachtung geschenkt. Wie ausgeführt, besteht ein erhebliches öffentliches Interesse an einer durchgehend gesicherten Geh und Radwegverbindung Oberbüren-Sonnental-Brübach. Bei dieser Ausgangslage ist es sachgerecht, das Interesse an einer wesentlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit vor allem auch der schwächeren Verkehrsteilnehmer höher einzustufen als das private Interesse des Beschwerdeführers am ungeschmälernten Erhalt der Grundstückflächen, zumal der Eingriff wenig einschneidend ist.

#### **E. 7**

Zusammenfassend ergibt sich, dass die Beschwerde abzuweisen ist, soweit darauf eingetreten werden kann. Mit dem Projekt wird eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssicherheit vorab der schwächeren Verkehrsteilnehmer erzielt. Die Verschmälerung der Fahrbahn und die geplante kombinierte Verkehrsverbindung für Fussgänger und Radfahrer liegen im öffentlichen Interesse und sind für die Erreichung des Zwecks sinnvoll. Sodann erweist sich die Beeinträchtigung der privaten Rechte des Beschwerdeführers als zumutbar. Dem Verfahrensausgang entsprechend sind die amtlichen Kosten des Beschwerdeverfahrens dem Beschwerdeführer aufzuerlegen (Art. 95 Abs. 1 VRP). Eine Entscheidgebühr von Fr. 3'000. ist angemessen (Art. 13, Ziff. 622 Gerichtskostentarif, sGS 941.12). Sie wird mit dem Kostenvorschuss in gleicher Höhe verrechnet. Ausseramtliche Entschädigungen sind nicht zuzusprechen (Art. 98 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 98bis VRP). Demnach hat das Verwaltungsgericht zu Recht erkannt: 1./ Die Eingabe des Beschwerdeführers vom 17. April 2010 wird aus dem Recht gewiesen. 2./ Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann. 3./ Die amtlichen Kosten des Beschwerdeverfahrens von Fr. 3'000. bezahlt der Beschwerdeführer unter Verrechnung mit dem geleisteten Kostenvorschuss in gleicher Höhe. 4./ Ausseramtliche Kosten werden nicht entschädigt. V. R. W. Der Präsident: Die Gerichtsschreiberin: Versand dieses Entscheides an: - den Beschwerdeführer - die Vorinstanz am: Rechtsmittelbelehrung: Soweit eine Rechtsverletzung nach Art. 95 ff. BGG geltend gemacht wird, kann gegen diesen Entscheid gestützt auf Art. 82 lit. a BGG innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Schweizerischen Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde erhoben werden.

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