

# SG\_VERWALTUNGSGERICHT B 2021/40 vom 24. September 2021

Sg Verwaltungsgericht, 2021-09-24, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg\\_publicationen\\_B\\_2021\\_40](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_B_2021_40)

FR: SG\_VERWALTUNGSGERICHT B 2021/40 du 24 septembre 2021

IT: SG\_VERWALTUNGSGERICHT B 2021/40 del 24 settembre 2021

## Regeste

Strassenrecht (Kantonsstrassenprojekt), Verfahrensrecht. Art. 32 StrG (sGS 732.1). Art. 56 Abs. 2 i.V.m. Art. 64 VRP (sGS 951.1). Sicherheitsdefizite bei Fussgängerübergängen, u.a. im Bereich einer Kreuzung und einer Haltestelle, rechtfertigen strassenbauliche Massnahmen, wozu auch die Verlegung einer Haltestelle zählen kann. Beim konkreten Strassenbauvorhaben war unklar, ob die projektierte Verlegung der Haltestelle ein Abweichen von den mit dem Projekt knapp nicht eingehaltenen VSS-Normen verkehrssicherheitstechnisch rechtfertigt, und ob nicht auch andere Alternativen (z.B. die Verschiebung der Bushaltestelle an einen anderen Ort) in Frage kommen. Für die Beantwortung der aus den vorgebrachten Rügen folgenden Unklarheiten sind spezifische Fachkenntnisse nötig und verfügt die Erstinstanz über einen gewissen Ermessensspielraum. Die Beschwerde wurde gutgeheissen und an die Sache an die Vorinstanz zurückgewiesen (Verwaltungsgericht, B 2021/40).

## Volltext

Entscheid vom 24. September 2021 Besetzung Abteilungspräsident Zürn; Verwaltungsrichterin Zindel, Verwaltungsrichter Steiner; Gerichtsschreiber Huber  
Verfahrensbeteiligte A.\_\_, Beschwerdeführer, vertreten durch Rechtsanwalt lic. iur. Marcel Landolt, Knus Gnädinger Landolt, Molkereistrasse 1, Postfach, 8645 Jona, gegen Baudepartement des Kantons St. Gallen, Lämmli brunnenstrasse 54, 9001 St. Gallen, Vorinstanz, und Politische Gemeinde X.\_\_, Beschwerdebeteiligte, Gegenstand RB0000\_\_: Kantonsstrasse Nr. 0001\_\_, X.\_\_; Fussgängerübergang M.\_\_-strasse und D.\_\_ / Einsprache gegen das Strassenprojekt und die Zulässigkeit der Enteignung Das Verwaltungsgericht stellt fest: Die Kantonsstrasse Nr. 0001\_\_ (Kantonsstrasse 2. Klasse) "Y.\_\_-X.\_\_-O.\_\_-P.\_\_-Q.\_\_ (C.\_\_-platz)-B.\_\_-platz-R.\_\_-Kantonsgrenze/K.\_\_" führt auf dem Hoheitsgebiet der Politischen Gemeinde X.\_\_ ab der Grenze zur Politischen Gemeinde T.\_\_ zuerst als Z.\_\_-strasse und später als Hauptstrasse durch das Dorf X.\_\_ bis zur Grenze zur Politischen Gemeinde Y.\_\_ (vgl. Kantonsstrassenplan 1:100'000 und Kantonsstrassenverzeichnis, beides Stand Oktober 2017, einsehbar unter: [www.sg.ch/bauen/tiefbau/veroeffentlichungen](http://www.sg.ch/bauen/tiefbau/veroeffentlichungen); s. auch Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan [sGS 732.15], Anhang [Kantonsstrassenplan 1:125'000]). Im Anhang A (Bauvorhaben der 1. Priorität) zum 16. Strassenbauprogramm (Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018) sind die Fussgängerübergänge M.\_\_-strasse und D.\_\_ aufgeführt (einsehbar unter: [www.sg.ch/bauen/tiefbau/veroeffentlichungen](http://www.sg.ch/bauen/tiefbau/veroeffentlichungen); s. dazu auch [www.ratsinfo.sg.ch](http://www.ratsinfo.sg.ch), Geschäftsnummer 0002\_\_). Mit Beschluss vom 16. Januar 2018 (act. 1 der Akten des Baudepartements [nachfolgend vi.-act.]) genehmigte das Baudepartement das

Kantonsstrassenprojekt "Kantonsstrasse Nr. 0001\_\_\_, RB0000\_\_\_: X.\_\_\_: Fussgängerübergang M.\_\_-strasse und D.\_\_" (im Folgenden: Strassenbauprojekt Kantonsstrasse Nr. 0001\_\_\_ oder einfach Strassenbauprojekt). Das Strassenbauprojekt sieht im Wesentlichen vor, die aktuell nördlich der Hauptstrasse auf dem Areal des heutigen D.\_\_s (Vers. Nr. 0003\_\_\_, Grundstück Nr. 0004\_\_\_, Grundbuch X.\_\_) gelegene Bushaltestelle H.\_\_ (Fahrtrichtung X.\_\_/Z.\_\_) aufzuheben und neu westlich, nach dem Einlenker der H.\_\_-strasse in die Hauptstrasse, zu verschieben und als Fahrbahnhaltestelle mit behindertengerechtem Anschlag zu gestalten. Dort ist zugleich – unter Aufhebung des heutigen Fussgängerstreifens im Einlenkerbereich der H.\_\_-strasse – ein neuer Fussgängerübergang mit einer exzentrischen Mittelinsel ohne (Fussgänger-)Markierung sowie ein neuer Gehweg geplant. Die heute südlich gelegene Fahrbahnhaltestelle (Fahrtrichtung F.\_\_/Y.\_\_) soll nach Westen in den Bereich des heutigen Einlenkers der F.\_\_-strasse in die Hauptstrasse versetzt werden. Weil die neue Fahrbahnhaltestelle H.\_\_ im Einlenker zu liegen kommt, wird dort auf einen behindertengerecht ausgestatteten Einstieg (d.h. mit Anschlag) verzichtet. Die Verschiebung der nördlichen Haltestelle H.\_\_ und des Fussgängerübergangs D.\_\_ nach Westen hat zufolge der exzentrisch angelegten Mittelinsel eine Verbreiterung der Strasse zu Lasten des Grundstücks Nr. 0005\_\_\_, Grundbuch X.\_\_, zur Folge. Der neue Fussgängerübergang im Bereich der M.\_\_-strasse soll gleich wie der Übergang beim D.\_\_ als exzentrische Mittelinsel und mit Verbreiterung der Strasse bewerkstelligt werden. Danebst sind gemäss Projekt der Vollausbau der Fahrbahn, Anpassungen an den Einlenkern, Ergänzungen des Gehwegs sowie beidseitige Markierungen der Fahrbahn zur optischen Verengung geplant (vgl. zum Ganzen vi.-act. 4, insbesondere Auflosedossier, Situationsplan 1:500, April 2018, Dossier-Nr. 04-1 und Situationspläne 1:200, April 2018, Dossier-Nrn. 04-2 und 04-3 sowie Technischer Bericht, April 2018, Dossier-Nr. 02, S. 5 f.). Während der öffentlichen Auflage vom 6. Juni bis 5. Juli 2018 hat der Grundeigentümer des Grundstücks Nr. 0005\_\_\_, A.\_\_, vertreten durch Rechtsanwalt lic.iur. Marcel Landolt, Jona, Einsprache erhoben (vi.-act. 5 und 7). Nach Durchführung einer Einspracheverhandlung mit Augenschein vor Ort am 20. März 2019 (vgl. Protokoll der Einspracheverhandlung, vi.-act. 13) ersuchte der Rat der Politischen Gemeinde X.\_\_ am 26. März 2019 um Wiedererwägung der Projektgenehmigung, weil gemäss dem 17. Strassenprogramm neue Haltestellen wenn möglich als separate Busbuchten zu realisieren seien (vi.-act. 9). Das Baudepartement nahm am 24. Mai 2019 dazu abschlägig Stellung (vi.-act. 10). Auf ein (als formell noch unzulängliches Sistierungsbegehren verstandenes) E-Mail des Präsidenten des Rats der Politischen Gemeinde X.\_\_ (vi.-act. 11) antwortete das Tiefbauamt mit Schreiben vom 29. Juni 2020 zusammengefasst damit, dass im Fall einer Sistierung die Behebung der Sicherheitsdefizite um Jahre hinausgeschoben würde, was zu Haftungsansprüchen führen könnte, die der Kanton aufgrund eines solchen Gemeindebeschlusses zurückweisen müsste (vi.-act. 12). Am 16. September 2020 teilte der Rat der Politischen Gemeinde X.\_\_ mit, auf ein formelles Sistierungsbegehren zu verzichten (vi.-act. 17), woraufhin das Baudepartement mit Entscheid vom 27. Januar 2021 die Einsprache abwies (vi.-act. 24 bzw. act. 2 der Gerichtsakten [nachfolgend act. G]). Gegen den Einspracheentscheid des Baudepartements (Vorinstanz) vom 27. Januar 2021 erhob A.\_\_ (Beschwerdeführer) durch seinen Rechtsvertreter am 12. Februar 2021 Beschwerde beim Verwaltungsgericht mit den Begehren, das Projekt Kantonsstrasse Nr. 0001\_\_\_ sei bezüglich des Übergangs D.\_\_ und Bushaltestelle nicht zu bewilligen und nicht auszuführen; eventualiter sei das Projekt an die Vorinstanz zur Überarbeitung zurückzuweisen; alles unter Kosten- und

Entschädigungsfolge (zzgl. Mehrwertsteuer) zulasten des Kantons St. Gallen (act. G 1). Mit Stellungnahme vom 8. März 2021 schloss die Vorinstanz auf Abweisung der Beschwerde (act. G 8). Mit Eingabe vom 14. April 2021 liess sich die Politische Gemeinde X. (Beschwerdebeteiligte) ohne Antragstellung zur Beschwerde vernehmen (act. G 11). Auf die Ausführungen der Verfahrensbeteiligten zur Begründung ihrer Anträge und die Akten wird, soweit wesentlich, in den Erwägungen eingegangen. Darüber zieht das Verwaltungsgericht in Erwägung: Die sachliche Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts ist gegeben (Art. 46 des Strassengesetzes, sGS 732.1, StrG, in Verbindung mit Art. 59 bis Abs. 1 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege, sGS 951.1, VRP). Die Beschwerdeeingabe vom 12. Februar 2021 (act. G 1) erfolgte rechtzeitig und erfüllt formal und inhaltlich die gesetzlichen Anforderungen (Art. 64 in Verbindung mit Art. 47 Abs. 1 sowie Art. 48 Abs. 1 und 2 VRP). Der Beschwerdeführer ist zur Erhebung des Rechtsmittels befugt (Art. 64 in Verbindung mit Art. 45 Abs. 1 VRP). Auf die Beschwerde ist einzutreten. Der Beschwerdeführer stellt die Beweisanträge (act. G 1, Ziff. I/5 S. 3), es sei ein Augenschein durchzuführen und es seien die Akten der Vorinstanz beizuziehen. Letzterem Antrag wurde entsprochen; die Vorinstanz hat auf Aufforderung des instruierenden Abteilungspräsidenten hin (act. G 6) die Vorakten mit ihrer Vernehmlassung (act. G 8) eingereicht. Der rechtserhebliche Sachverhalt ergibt sich einerseits mit genügender Bestimmtheit aus den Akten und den allgemein zugänglichen elektronischen Karten (wie Geoportal [[www.geoportal.ch](http://www.geoportal.ch)] oder Google Maps/Streetview [[www.google.ch/maps](http://www.google.ch/maps)]) bzw. den darin enthaltenen Informationen (vgl. BGer 1C\_593/2020 vom 12. Mai 2021 E. 2.1 mit Hinweisen; BGer 1C\_582/2018 vom 23. Dezember 2019 E. 2, namentlich E. 2.3 f. mit Hinweisen, insbesondere auf BGE 143 IV 380 E. 1.2 in Pra 2018 Nr. 61; VerwGE B 2020/204 vom 8. März 2020 E. 2.2). Ein zusätzlicher Erkenntnisgewinn wäre von einem Augenschein nicht zu erwarten (vgl. zur antizipierten Beweiswürdigung etwa BGer 1C\_402/2020 vom 25. Januar 2021 E. 2.1 ff. und BGer 1C\_198/2018 vom 19. Februar 2019 E. 1.4 je mit Hinweis auf BGE 136 I 229 E. 5.3). Andererseits ist – wie nachfolgend dargelegt wird – die Angelegenheit ohnehin zur weiteren Abklärung zurückzuweisen. Auf den beantragten Augenschein kann auch daher verzichtet werden. Der Beschwerdeführer begründet vorliegend seine Beschwerde verschiedentlich und vornehmlich mit Vorbringen (act. G 1 Ziff. II/3), die er vor der Vorinstanz nicht geltend machte und womit sich die Vorinstanz deshalb auch nicht befasste. Auch reichte er zur Stützung seiner Begehren im verwaltungsgerichtlichen Verfahren verschiedene Auszüge aus den Schweizer Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (nachfolgend VSS-Normen) ein, worauf er sich im vorinstanzlichen Verfahren jedoch (noch) nicht berufen hatte. Nach Art. 61 Abs. 1 VRP können mit der Beschwerde an das Verwaltungsgericht Rechtsverletzungen geltend gemacht werden. Der Beschwerdeführer kann sich nach Art. 61 Abs. 2 VRP auch darauf berufen, der angefochtene Entscheid beruhe auf einem unrichtig oder unvollständig festgestellten Sachverhalt. Art. 61 Abs. 3 VRP regelt das sogenannte Novenverbot. Dieses besagt, dass im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht grundsätzlich keine neuen Begehren gestellt werden können. Neu ist ein Begehren, wenn im Verfahren vor Verwaltungsgericht eine gegenüber dem vorangegangenen Verfahren andere oder weitergehende Rechtsfolgebehauptung erhoben wird (Cavelti/ Vögeli, Verwaltungsgerichtsbarkeit im Kanton St. Gallen, 2. Aufl 2003, Rz. 919; Looser/Looser-Herzog, in: Rizvi/Schindler/Cavelti [Hrsg.], Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege, Praxiskommentar, Zürich/St. Gallen 2020, N 12 zu Art. 61 VRP). Ausdruck des Novenverbots ist ausserdem, dass das Verwaltungsgericht Tatsachen, die

nach Abschluss des vorinstanzlichen Verfahrens eingetreten sind (echte Noven), grundsätzlich nicht mehr berücksichtigt (Cavelti/Vögeli, a.a.O., Rz. 642 Looser/Looser-Herzog, in: Rizvi/Schindler/Cavelti [Hrsg.], a.a.O., N 13 zu Art. 61 VRP). Demgegenüber dürfen neue Tatsachen, die sich vor Abschluss des vorinstanzlichen Verfahrens verwirklicht haben, die der Vorinstanz aber nicht bekannt waren oder von ihr nicht berücksichtigt wurden (unechte Noven), im Verfahren vor Verwaltungsgericht vorgebracht werden und sind zu würdigen (Cavelti/Vögeli, a.a.O., Rz. 643; Looser/Looser-Herzog, in: Rizvi/Schindler/Cavelti [Hrsg.], a.a.O. N 14 zu Art. 61 VRP). Eine Schranke bei der Berücksichtigung unechter Noven besteht dann, wenn der dem vorinstanzlichen Entscheid zugrundeliegende Sachverhalt nicht ergänzt oder neu gewürdigt wird, sondern wenn dem Rechtsbegehren ein neues tatsächliches Fundament unterstellt wird. Eine solche Änderung des Klagefundaments ist nach der Praxis gestützt auf Art. 61 Abs. 3 VRP nicht zulässig (vgl. Looser/Looser-Herzog, in: Rizvi/Schindler/Cavelti [Hrsg.], a.a.O. N 14 zu Art. 61 VRP). Eine Einschränkung ergibt sich aber aus Art. 6 Ziff. 1 der Europäischen Menschenrechtskonvention (SR 0.101, EMRK). Soweit die Vorinstanz des Verwaltungsgerichts keine richterliche Behörde ist, garantiert Art. 6 Ziff. 1 EMRK in ihrem Anwendungsbereich eine richterliche Überprüfung mit voller Kognition, weshalb im Anwendungsbereich der EMRK auch Noven zu berücksichtigen sind (vgl. VerwGE B 2018/150 vom 20. Mai 2019 E. 2; VerwGE B 2016/86, B 2016/87, B 2016/89-92 vom 17. März 2018 E. 2.1; B 2016/8 vom 22. November 2017 E. 1.3; vgl. auch Looser/Looser-Herzog, in: Rizvi/Schindler/Cavelti [Hrsg.], a.a.O. N 16 zu Art. 61 VRP). Der Beschwerdeführer untermauert in seiner Eingabe, wenn auch teilweise mit anderen rechtlichen Begründungen (Verletzung der Normen der VSS, act. G 1 Ziff. II/3.1 ff.) und teilweise neuen sachlichen Vorbringen (Haltestellenvarianten, act. G 1 Ziff. II/ 3.3.2 und 3.3.3 ff.), seinen Standpunkt. Eine gegenüber dem bisherigen Verfahren andere oder weitergehende „Rechtsfolgebehauptung“ im oben erwähnten Sinn erhebt er damit nicht; auch wird dadurch dem Rechtsbegehren kein neues tatsächliches Fundament unterstellt. Seine Argumentation stellt vielmehr im Wesentlichen eine Reaktion auf die Darlegungen im angefochtenen Entscheid dar. Hinzu kommt, dass es sich bei der Vorinstanz um keine richterliche Behörde im Sinn der EMRK handelt. Die "neuen" Vorbringen sind somit im vorliegenden Verfahren zu berücksichtigen. Laut Art. 31 Abs. 1 StrG gilt auch die Korrektur von Strassen als Strassenbau. Art. 32 StrG bestimmt abschliessend (vgl. P. Schönenberger, in: G. Germann [Hrsg.], Kurzkomentar zum st. gallischen Strassengesetz, St. Gallen 1989, N 2 zu Art. 32 StrG), dass Strassen gebaut werden dürfen, wenn es eine der folgenden Voraussetzungen 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). Art. 33 StrG verlangt sodann, dass beim Strassenbau folgende Aspekte besonders zu beachten sind: Schutz des Menschen und seiner natürlichen 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). Diese Grundsätze sind bei der Planung, Projektierung und Ausführung einer Strasse (Art. 31 Abs. 2 StrG) zwingend zu beachten. 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 des Bundesgesetzes über die Raumplanung

(Raumplanungsgesetz; SR 700, RPG; vgl. VerwGE B 2012/193, 2012/194 vom 11. Juni 2014 E. 3 mit Hinweisen). Der Bau der Strasse muss sich mit Blick zumindest auf eine der in Art. 32 StrG genannten Voraussetzungen als notwendig erweisen. Ein Strassenbauprojekt ist jedoch nicht erst dann notwendig, wenn eine Alternativlösung (sowie allenfalls eine Nullvariante) zum vornherein ausscheidet, sondern bereits dann, wenn der Bau als verkehrsplanerisch und im Lichte der Grundsätze von Art. 33 StrG als sinnvoll und sachlich begründet erscheint (vgl. VerwGE B 2020/53 vom 10. Februar 2021 E. 2.2 mit Hinweis auf VerwGE B 2010/61 vom 9. November 2010 E. 2.1). Hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung des Projekts kommt der zuständigen Verwaltungsbehörde mit Blick auf die raumplanungs- und strassenrechtlichen Grundsätze, die untereinander kein widerspruchsfreies Zielsystem bilden, ein erheblicher Ermessensspielraum zu. Die Kognition des Verwaltungsgerichts ist hierfür – anders als bei der Frage der Enteignung (s. gleich nachfolgenden Absatz) – beschränkt, indem es lediglich zur Rechts- und Sachverhaltskontrolle befugt ist (vgl. Art. 61 Abs. 1 und 2 VRP sowie VerwGE B 2010/7 vom 24. August 2010 E. 3.4 mit Hinweis auf VerwGE B 2007/120; B 2007/124 vom 13. März 2008 E. 4.2 mit Hinweisen; siehe zur Vereinbarkeit der Kognitionsbeschränkung mit Art. 33 Abs. 3 lit. b RPG auch BGE 112 Ib 164 E. 4c/bb mit Hinweisen, in: Pra 75 [1986] Nr. 218). Art. 48 Abs. 1 StrG legt fest, dass private Rechte enteignet werden, wenn diese sonst nicht erworben werden können. Soweit das Strassengesetz nichts Anderes bestimmt, gelangt das Enteignungsgesetz (sGS 735.1, EntG) zur Anwendung. Ein Enteignungsgrund nach Art. 5 lit. a EntG liegt hier ([Aus-]Bau einer öffentlichen Strasse) vor. Bei Vorliegen eines Enteignungsgrundes ist die Enteignung nach Art. 6 Abs. 1 EntG zulässig, wenn der Zweck des Werks auf andere Weise nicht befriedigend oder nur mit unverhältnismässigem Mehraufwand verwirklicht werden kann. Die Enteignung darf nicht zu einem Nachteil führen, der in einem Missverhältnis zum verfolgten Zweck steht (Abs. 2). Durch diese Bestimmung wird der Grundsatz der Verhältnismässigkeit eines Eingriffs in die Eigentumsgarantie (Art. 26 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft; SR 101, BV) konkretisiert. Die Prüfung der Verhältnismässigkeit von Eingriffen in das Eigentumsrecht setzt eine umfassende Abwägung aller öffentlichen und privaten Interessen voraus (vgl. Art. 5 Abs. 2, Art. 36 Abs. 3 BV). Insbesondere ist zu prüfen, ob adäquate Alternativen zur vorgesehenen Enteignung bestehen (vgl. VerwGE B 2017/76 vom 16. August 2018 E. 4 mit Hinweisen). Verfassungsrechtliche Gesichtspunkte und Art. 6 Ziff. 1 EMRK gebieten, dass das Verwaltungsgericht bei der Überprüfung der Verhältnismässigkeit einer formellen Enteignung umfassende Kognition ausübt und sich nicht nur auf die Rechtskontrolle beschränkt (VerwGE B 2012/194, 2012 194 vom 11. Juni 2014 E. 7 mit Verweis auf B 2010/7 vom 24. August 2010 E. 3.1 mit Hinweisen). Ausgangspunkt bildet das Strassenbauprojekt Kantonsstrasse Nr. 0001 \_\_, das u.a. die beiden Fussgängerübergänge M.\_\_-strasse sowie D.\_\_ mit Mittelinseln und die seitlichen Markierungen sowie die Verlegung der Haltestellen H.\_\_ sowohl in Richtung F.\_\_/Y.\_\_ als auch in Richtung X.\_\_/Z.\_\_ vorsieht (s. Sachverhalt lit. B hiervor). Strittig und Verfahrensgegenstand ist der Projektteil betreffend Fussgängerübergang D.\_\_ und Bushaltestelle H.\_\_ (vgl. act. G 1 Antrag Ziff. 1), wobei der verlegte Fussgängerübergang und die nördliche Haltestelle im Bereich des Grundstücks Nr. 0005 \_\_ geplant sind. Dafür sollen unbestrittenermassen vom beschwerdeführerischen Grundstück Nr. 0005 \_\_ rund 151 m<sup>2</sup> Land abgetreten und rund 125 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht werden (vgl. Landerwerbs- und Enteignungsplan 1:200, April 2018, vi.-act. 4, Dossier-Nr. 08-2a; Landerwerbs- und Enteignungsverzeichnis, vi.-act. 4, Dossier-Nr. 08/1a/b, S. 1). Der

Beschwerdeführer stellt das geplante Projekt als solches in Frage und bringt vor, es würden künstliche und nicht gravierende Sicherheitsprobleme behoben und neue Gefahren geschaffen, welche jedoch durch die Vorinstanz in ihren Überlegungen zur Verkehrssicherheit ausgeblendet würden (vgl. act. G 1 Ziff. II/2 Rz. 11). Im Technischen Bericht – so der Beschwerdeführer andernorts (act. G 1 Ziff. II/3.2 Rz. 20) – werde nicht erwähnt, dass in dem hier interessierenden Strassenabschnitt eine erhöhte Anzahl an Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt worden sei. Somit sei davon auszugehen, dass das angebliche Problem, welches eine Verlangsamung notwendig machen solle, gar kein solches darstelle und künstlich gesucht worden sei. Mit diesen Vorbringen bestreitet der Beschwerdeführer sinngemäss das Vorliegen einer ungenügenden Verkehrssicherheit im aktuellen Zustand. Bestandteil der Projektunterlagen bildet der Technische Bericht. Darin (vi.-act. 4, Dossier-Nr. 02 Ziff. 1 S. 4 f.) wird festgehalten, dass die Sicherheitsüberprüfung der Fussgängerstreifen sowohl für den Fussgängerübergang M.\_\_-strasse (FGS 0006\_\_) als auch für den Fussgängerübergang D.\_\_ (FGS 0007\_\_) erhebliche Sicherheitsdefizite ergeben habe. Insbesondere fehlten gesicherte Warteräume, bauliche Mittellinien und ausreichende Sichtweiten. Die gerade Linienführung der 6.0 m breiten Hauptstrasse aus Richtung Y.\_\_ inkl. der beiden Kurven fördere in beiden Richtungen hohe Geschwindigkeiten. Die einmündende F.\_\_-strasse sei unübersichtlich. Die Sicht sei mit Hecken, allgemeiner Bepflanzung und Bretterzaun beeinträchtigt. Es bestehe ein grosses Sicherheitsdefizit bei der Fussgängerführung. Mitten in der Einfahrt H.\_\_-strasse sei der Fussgängerübergang Höhe F.\_\_-strasse markiert, ohne Warteraum auf der nördlichen Seite. Ein kantonaler Wanderweg führe entlang der Hauptstrasse. Die bestehenden Bushaltestellen befänden sich auf der Höhe des D.\_\_s, wobei der südliche Halt als Fahrbahnhaltestelle direkt vor der Kurve liege. Die Sichtweite bei der Haltestelle D.\_\_ in Richtung Y.\_\_ sei ungenügend (Hotel H.\_\_). Im Bereich der M.\_\_-strasse befinde sich ein parkähnliches Grundstück. Ein geschützter Fussgängerübergang vom südlich geführten Trottoir zum bestehenden chaussierten Fussweg in Richtung Überbauung fehle gänzlich. Sodann befindet sich in den Akten (vi.-act. 7 Beilage 4) ein vom Beschwerdeführer im vorinstanzlichen Verfahren eingereichtes Antwortschreiben des Tiefbauamtes vom 17. November 2017 an den Gemeinderat X.\_\_. Das erwähnte Schreiben nimmt unter Bezugnahme auf ein stattgefundenes Gespräch zwischen Vertretern des Tiefbauamtes und der Kantonspolizei mit Vertretern des Gemeinderats Stellung zum geäusserten Wunsch der Politischen Gemeinde X.\_\_, die Bushaltestelle H.\_\_ beim D.\_\_ beizubehalten. Zur verkehrlichen Situation wird darin u.a. unter dem Titel "Sicherheitsdefizite Bestand" festgehalten: "Fussgängerübergang im Einmündungsbereich H.\_\_-strasse, ohne Mittelinsel und sichere Warteräume; (...). Die schleifende Busausfahrt nach dem Bushalt in Richtung Z.\_\_ erfolgt bei ungenügender Sicht, entgegen den Vorschriften über die Einmündung H.\_\_-strasse, in die Kantonsstrasse. Für die Fahrgäste und alle übrigen Fussgänger besteht keine Möglichkeit, die Strasse sicher zu queren. (...)." Ferner wird darin ausgeführt, dass die schleifende Einfahrt des Busses Richtung Z.\_\_ im Bereich von zwei Einmündungen und einem Fussgängerstreifen als sehr problematisch beurteilt werde. Insbesondere fehle bei der Busausfahrt eine genügende Sicht auf die Fahrbahn in Richtung Y.\_\_. Die Busausfahrt im Einmündungsbereich der H.\_\_-strasse sei in verkehrsrechtlicher Hinsicht nicht regelkonform und zu unterbinden. Der haltende Bus stehe zudem im Sichtfeld von einmündenden Fahrzeugen aus der H.\_\_-strasse. Die Beurteilung im Technischen Bericht und im erwähnten Schreiben des kantonalen Tiefbauamtes ist nachvollziehbar und mit Blick auf die tatsächliche Situation (vgl. Fotos im Technischen Bericht, a.a.O. S. 4 f. und 8;

Orthofoto 2019 [einsehbar unter [www.geoportal.ch](http://www.geoportal.ch)]; Streetview [a.a.O.] begründet. Dies gilt in erster Linie für die Situation bei der nördlichen Haltestelle H.\_\_. Es ist offenkundig, dass mit der Lage des Fussgängerstreifens im Einmündungsbereich der H.\_\_-strasse kein sicherer Warteraum für Fussgänger gegeben ist; die Fussgänger sind dort gezwungen, auf der Einmündung zu warten. Gleichfalls klar ist, dass – wegen der fehlenden Sichtweite (rückwärts Richtung F.\_\_/Y.\_\_) – für die Einfahrt des Busses aus der nördlichen Haltestelle H.\_\_ in die Kantonsstrasse Richtung X.\_\_/Z.\_\_ eine Gefahrensituation besteht, zumal dieses Einfahrmanöver zusätzlich die Aufmerksamkeit des Busfahrers sowohl auf ein- und ausfahrende Fahrzeuge in die und aus der H.\_\_-strasse beansprucht als auch auf potenzielle Fussgänger. Auch für Fahrzeugführer in und aus der H.\_\_-strasse ist die Situation mit zwei Einlenkern, einer Bushaltestelle und einem Fussgängerstreifen offensichtlich problematisch. Bei der M.\_\_-strasse fehlt derzeit jegliche bauliche Massnahme oder verkehrliche Anordnung, um Fussgängern dort ein gefahrloses Queren der Hauptstrasse zu ermöglichen. Es kann infolgedessen keine Rede davon sein, die von der Vorinstanz angeführten Sicherheitsdefizite seien künstlich geschaffen und nicht gravierend. Unter diesen Umständen fällt das im Technischen Bericht ergänzend angeführte, vom Beschwerdeführer allerdings bestrittene Argument der Gefahr durch überhöhte Geschwindigkeiten nicht entscheidend ins Gewicht. Abgesehen davon ist im erwähnten Bericht nur die Rede davon, dass die rund 6,0 m breite Strasse hohe Geschwindigkeiten fördere, nicht aber dass überhöhte Geschwindigkeiten festgestellt worden seien, denen es zu begegnen gelte. Erfahrungsgemäss verleitet jedoch eine breite Fahrbahn mit gerader Linienführung tatsächlich dazu, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit mindestens auszufahren (oder gar zu überschreiten), was generell in Bezug auf die Fussgängerquerungen wie auch im konkreten Fall für die gegebenen Verhältnisse im Einmündungsbereich der Bushaltestellen H.\_\_ die Sicherheitsdefizite verschärft. Unabhängig davon, ob die Bushaltestelle – was der Beschwerdeführer bestreitet (act. G 1 Ziff. II/3.3.1 Rz. 27 ff.) – konkret Art. 18 Abs. 3 der Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11, VRV) verletzt und schon deshalb unzulässig ist, rechtfertigt nach dem Dargelegten die heutige Verkehrssituation – jedenfalls aus Gründen der Verkehrssicherheit und zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer – die Behebung dieser Mängel, wozu als mögliche Massnahme – wie vorgesehen – auch das Verschieben der Haltestelle gehören kann. Der Beschwerdeführer stellt sich weiter auf den Standpunkt (act. G 1, Ziff.II/3.1 f.), der Fussgängerübergang mit Mittelinsel und die vorgesehene Verlegung der Bushaltestellen seien weder zweckmässig bzw. notwendig, noch würden sie den Normen der VSS entsprechen. Für die Beurteilung von Strassenbauvorhaben können die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute als Hilfsmittel bzw. als Richtwerte herangezogen werden, wobei ihre Anwendung im Einzelfall dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit entsprechen muss und sie nicht ungeachtet der konkreten Verhältnisse zugrunde gelegt werden dürfen. Die VSS-Normen enthalten mithin keine bindenden Anweisungen für jeden Einzelfall im Sinn einer gesetzlichen Norm (so für die Beurteilung der technischen Anforderungen an eine hinreichende Zufahrt: VerwGE B 2019/215, B 2019/217 vom 25. März 2021, E. 2.1, zweiter Absatz; VerwGE B 2015/14 vom 20. Januar 2017, E. 11.1 und E. 11.3 f. mit Hinweisen; GVP 1990 Nr. 99; für die Beurteilung des Ausbaustandards einer Strasse: VerwGE B 2013/254 vom 28. Juli 2015 E. 4.4.1; generell für Strassenbauprojekte: VerwGE 2010/6 vom 24. August 2010 E 3.3 mit Hinweisen). Darüber hinaus hat das kantonale Tiefbauamt punktuell eigene – teils präzisierende, teils von den VSS-Normen abweichende – Richtlinien erstellt (einsehbar

unter: [www.sg.ch/bauen/tiefbau./richtlinien--normalien--merkblaetter.html](http://www.sg.ch/bauen/tiefbau./richtlinien--normalien--merkblaetter.html)). Auch diese gelten indes angesichts ihrer Funktion und mangels eines ausdrücklichen gesetzlichen Verweises nicht als gesetzliche, das Gericht bindende Normen. Der Beschwerdeführer führt u.a. aus (act. G 1 Ziff. II/3.2 Rz. 21 ff. S. 7 f), die (neue) Lage der Strassenverbreiterung und der Bushaltestelle werde gemäss dem Technischen Bericht mit der ungenügenden Sichtweite beim D.\_\_ begründet. Mit der neuen Situation werde die Sichtweite von 50 m in Fahrtrichtung von Y.\_\_ herkommend beim Einbieger aus der H.\_\_-strasse eingehalten und sei auch so im Situationsplan eingezeichnet. Nicht angesprochen werde hingegen die Situation, welche durch die gewählte Ausführung geschaffen werde, wenn ein Fahrzeug aus der H.\_\_-strasse in die Kantonsstrasse abbiegen und in Fahrtrichtung Y.\_\_ fahren wolle, während der Bus an der Bushaltestelle in Fahrtrichtung X.\_\_ halte. In diesem Knotenbereich müsste gemäss Ziff. 12 der VSS-Norm 40 273a ebenfalls eine Knotensichtweite von mindestens 50 Meter in Richtung X.\_\_ gewährleistet sein. Diese wiederum aber werde durch den Bus behindert, und im massgebenden Bereich könne der ungebremst fahrende Gegenverkehr Richtung Y.\_\_ gar nicht gesehen werden. Die korrekt fahrenden Fahrzeuge könnten ein in die Kantonsstrasse einbiegendes Fahrzeug entsprechend erst sehr spät wahrnehmen, womit ein grosses Sicherheitsrisiko geschaffen werde, welches nicht hinzunehmen sei. Daran ändere auch das Vorsehen einer Mittelinsel nichts. Die so geplante Bushaltestelle könne aufgrund des nicht vorhandenen Sichtfelds im Knotenbereich und aufgrund des daraus resultierenden Sicherheitsrisikos nicht ausgeführt werden. Dieses Problem könnte nur entschärft werden, wenn die Bushaltestelle nicht in unmittelbarer Nähe zum Knotenpunkt Kantonsstrasse/H.\_\_-strasse erstellt, sondern wegbewegt werde. Die Bedenken des Beschwerdeführers erscheinen berechtigt. Jedenfalls wird das Sichtfeld – unter den Annahmen einer Knotensichtweite von 50 m sowie des Zugrundelegens des gleichen Beobachtungspunktes wie für das Sichtfeld in Richtung Y.\_\_ – im Zeitpunkt, während dem der Bus an der projektierten Haltestelle anhält, knapp nicht eingehalten, was sich unschwer aus den Situationsplänen (vi.-act. 4 Dossier-Nrn. 04-1 und 04-2) ergibt. Selbst wenn die Busfrequenz relativ gering (Halbstundentakt [vgl. aktuellen Fahrplan einsehbar unter: [www. ...-bus.ch/Fahrplan.pdf](http://www...-bus.ch/Fahrplan.pdf)]) und die Haltedauer kurz ist, bedarf es fachkundiger Erfahrung und Sachkenntnis um abzuwägen, ob ein Abweichen von der Norm VSS 40 273a aus Sicht Verkehrssicherheit vertretbar ist. Die Vorinstanz verzichtete indes im vorliegenden Beschwerdeverfahren unter Verweis auf ihren Entscheid gänzlich auf eine begründete Vernehmlassung zur Beschwerde; dementsprechend äusserte sie sich auch nicht zu dieser vom Beschwerdeführer aufgeworfenen, entscheiderelevanten Frage. Infolgedessen fehlt es an einer technischen Beurteilung durch die Fachbehörden (Tiefbauamt/Verkehrspolizei) zur angesprochenen Problematik. Zwar steht dem Verwaltungsgericht volle Kognition zu und kann es von sich aus weitere Abklärungen treffen, und es entscheidet in der Regel reformatorisch; jedoch kann das Gericht auch eine Sache zur Neuurteilung an die Vorinstanz zurückweisen (vgl. Art. 56 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 64 VRP). Eine Rückweisung ist insbesondere dann angezeigt, wenn eine Beurteilung spezifische Sachkenntnis voraussetzt (vgl. T. Kamber in: Rizvi/Schindler/Cavelti [Hrsg.], a.a.O., N 18 zu Art. 56 VRP; Cavelti/Vögeli, a.a.O. Rz. 1029 f.). Solches ist hier nach dem Gesagten erforderlich. Hinzu kommt vorliegend, dass die Vorinstanz zugleich Erstinstanz ist und das Verwaltungsgericht somit als erste (und einzige) Rechtsmittelinstanz entscheidet, weshalb sich eine Rückweisung umso mehr aufdrängt. Bereits deshalb ist in Gutheissung der Beschwerde die Angelegenheit an die Vorinstanz zurückzuweisen. Darüber hinaus ergibt sich im Folgenden (E. 5.4 hiernach),

dass die Sache auch in Bezug auf mögliche Alternativlösungen nicht spruchreif ist. Der Beschwerdeführer vertritt nämlich die Auffassung, dass das Projekt insofern unzulässig sei, als andere, verhältnismässigere Ausführungsvarianten möglich seien, die in Punkto Verkehrssicherheit bessere Alternativen darstellten (act. G 1 Ziff. II/2 Rz. 11). Seiner Ansicht nach stellt das Belassen der Haltestelle am aktuellen Standort eine solche mögliche Variante dar (act. G 1 Ziff. II/3.3.1). Ferner erkennt er eine alternative Lösung darin, die Haltestelle H.\_\_ rund 80 m weiter nach Westen in Richtung X.\_\_/Z.\_\_ zu verschieben (act. G 1 Ziff. II/ 3.3.1). Als dritte und letzte Lösungsmöglichkeit nennt er den vollständigen Verzicht auf die Bushaltestelle H.\_\_ (act. G 1 Ziff. II/3.3.3). Auch die politische Gemeinde X.\_\_ erachtet die Verschiebung der Haltestellen nach Westen sowie das Belassen der nördlichen Haltestelle H.\_\_ als mögliche Lösungen (act. G 11 ad Rz. S. 2), wohingegen sie eine gänzliche Aufhebung der Haltestelle H.\_\_ ablehnt (act. G 11 S. 2). Der Beschwerdeführer hält dafür (act. G 1 Ziff. II/3.3.2 Rz. 32 ff. S. 10 f.), dass auf Höhe der Stationierung 28 (= Profil 28 im Situationsplan 1:500, act. 4 Dossier-Nr. 04-1), Höhe S.\_\_-strasse, eine weitaus bessere Lage für eine Bushaltestelle wäre. In diesem Bereich werde die Kantonsstrasse von Y.\_\_ her gerade geführt und von X.\_\_ her sei die Situation trotz leichter Linkskurve angesichts der Kunstbaute über den F.\_\_-bach sehr übersichtlich. Dieser Bereich liege zwischen den beiden im Strassenprojekt vorgesehenen Mittelseln und verfüge sowohl im südlichen Bereich der Strasse, wie auch im nördlichen Bereich über entsprechende Platzreserven. Seines Erachtens wäre an diesem Standort sowohl die Ausführung einer Bushaltestelle entsprechend mit oder ohne Haltebucht möglich. Es sei auch davon auszugehen, dass in diesem Bereich, falls wirklich nötig, Massnahmen zur Verlangsamung des Verkehrs effektiver sein würden als die beiden bisher geplanten Mittelseln, wobei er sich aber grundsätzlich immer noch gegen diese Variante der Verkehrsberuhigung ausspreche. Im angefochtenen Entscheid werde ausgeführt, dass die Bushaltestellen aktuell einen Abstand Richtung X.\_\_/Z.\_\_ von rund 350 m und Richtung F.\_\_/Y.\_\_ von rund 240 m aufweisen würden. Das Verschieben der Bushaltestelle um rund 60 bis 80 Meter Richtung X.\_\_/Z.\_\_ würde dazu führen, dass die neue Bushaltestelle in der Nähe der S.\_\_-strasse neu einen Abstand zur nächsten Haltestelle Richtung X.\_\_/Z.\_\_ von rund 290 m aufweisen würde und Richtung F.\_\_/Y.\_\_ rund 300 m. Wieso eine solche Variante nicht geprüft worden sei, sei für ihn nicht nachvollziehbar. Dies umso weniger als diese Variante seiner Ansicht nach den Vorteil hätte, dass nördlich nicht in unmittelbarer Nähe ein Knotenpunkt bestehe, welcher bezüglich Sichtweiten zu berücksichtigen wäre. Südlich münde einzig die S.\_\_-strasse in die Hauptstrasse ein; diese Einmündung präsentiere sich fast rechtwinklig und sei somit übersichtlicher. Weiter sei die S.\_\_-strasse eine kurze Sackgasse, welche nur der Erschliessung der dortigen fünf Häuser diene. Bezüglich Fussgängerführung sei an diesem Standort ebenfalls hervorzuheben, dass der F.\_\_-bachweg, als reiner Fussweg, im Rahmen der Bushaltestelle mit einem Fussgängerstreifen weitergeführt werden könne und so eine Trennung von Fussgängern und Fahrzeugen durch eine zusätzliche sicherere Strassenüberquerung aus Sicherheitsaspekten vorzuziehen wäre. Ebenso wäre an diesem Standort eine behindertengerechte Gestaltung der Fahrbahnhaltestelle oder der Haltebucht gewährleistet. Weiter sei festzuhalten, dass die südlichen Grundstücke in diesem Bereich noch nicht überbaut seien und somit ein Eingriff weniger schwer wiegen dürfte, als dies bei der aktuellen Ausführung der Fall sei. Unklar ist in der Tat, ob im Rahmen der Projekterarbeitung der vom Beschwerdeführer vorgeschlagene Standort in Betracht gezogen und geprüft wurde. Jedenfalls lässt sich dazu weder den Verfahrensakten noch der Vernehmlassung etwas entnehmen. Im angefochtenen

Entscheid wird lediglich in allgemeiner Weise festgehalten, eine Verschiebung der Haltestellen in die eine oder die andere Richtung würde bedeuten, dass diese zu nahe oder zu weit voneinander entfernt sein würden, weshalb der Standort als solcher nicht aufgehoben oder grundsätzlich weit verschoben werden könne (act. G 2 E. 3.5.6 S. 11). Andernorts wird festgehalten, dass aufgrund der raum- und verkehrsplanerischen Vorgaben nur der projektierte Standort in Frage komme, welcher die Vorgaben an die Verkehrssicherheit erfülle (act. G 3 E. 3.5.8 S. 12). Aus diesen allgemein gehaltenen Formulierungen lässt sich jedoch nicht begründet herleiten, weshalb der vom Beschwerdeführer unterbreitete Standort überhaupt nicht in Frage kommt. Ebenso wenig sind unüberwindliche Hindernisse erkennbar, die dem beschwerdeführerischen Vorschlag von vornherein entgegenstehen würden. Unter diesen Umständen kann ohne vertiefende, weitere Abklärungen und ohne Einholen von Stellungnahmen allfällig Betroffener (wie Grundeigentümer, Kanton als Bauherr, öffentliche Verkehrsbetriebe) sowie von Fachberichten (etwa zu den Naturgefahren, zum Gewässerraum, zur Raumplanung und zur Verkehrssicherheit) nicht abschliessend beurteilt werden, ob mit einer Verschiebung nicht doch eine adäquatere Alternative zum aufgelegten Projekt bestünde, wodurch es der strittigen Enteignung an der Erforderlichkeit fehlte. Deshalb erscheint eine Rückweisung auch diesbezüglich begründet. Darüber hinaus rechtfertigt sich eine Rückweisung unter diesem Aspekt auch deshalb, weil der Erstinstanz, die sich wie erwähnt im Beschwerdeverfahren nicht materiell vernehmen liess, bei der Beurteilung dieser Frage ein gewisser Ermessensspielraum verbleibt, was ebenfalls Grund für eine Rückweisung bilden kann (vgl. Kamber, in: Rizvi/Schindler/Cavelti [Hrsg.], a.a.O., N 18 zu Art. 56 VRP). Bezüglich der beiden anderen vom Beschwerdeführer genannten Varianten erübrigt sich bei diesem Ergebnis eine eingehendere Prüfung. Gleichwohl ist anzumerken, dass entgegen der Ausführungen des Beschwerdeführers (act. G 1 Ziff. II/3.3.1 Rz. 26 ff) und der Beschwerdebeteiligten (act. G 11 ad Rz. 26 ff S. 2) einiges dafür spricht, dass das Beibehalten der nördlichen Haltestelle H.\_\_\_ beim D.\_\_\_ in Anbetracht der aktuellen Verkehrssituation (s. E. 5.5.2 hiervor) kaum in Frage kommen dürfte. Daran änderte nichts, dass bisher keine Unfälle bekannt sind und das bestehende D.\_\_\_ eventuell aufgehoben und an eine andere Stelle verlegt werden soll, worauf der Beschwerdeführer (act. G 1 Ziff. II/3.3.1 Rz. 30) und die Beschwerdebeteiligte (act. G 11 ad Rz. 26 ff. S. 2) hinweisen. Die Problematik der einmündenden H.\_\_\_-strasse sowie die fehlende rückwärtige Sicht blieben trotzdem bestehen. Ob ein vollständiger Verzicht auf die Haltestellen H.\_\_\_ in Betracht kommt (vgl. Beschwerde act. G 1 Ziffer II/3.3.3 Rz. 42 ff.), bedürfte – gleich wie die Verlegung um rund 60 m bis 80 m in Richtung Westen – weiterer Abklärungen, welche die Vorinstanz im Rahmen der Rückweisung zu tätigen haben wird. Nach dem Dargelegten ist die Beschwerde gutzuheissen, der angefochtene Entscheid aufzuheben und die Angelegenheit zur ergänzenden Sachverhaltsermittlung und zu zusätzlichen Abklärungen an die Vorinstanz zurückzuweisen. Auf die übrigen Vorbringen des Beschwerdeführers ist bei diesem Ausgang nicht mehr weiter einzugehen, nachdem die Sache ohnehin zurückzuweisen ist. Nebst der Neuurteilung bezüglich des Sichtfelds und der Alternativstandorte wird die Vorinstanz auch die weiteren Kritikpunkte des Beschwerdeführers bei der Erarbeitung ihres neuen Entscheides angemessen zu berücksichtigen haben, zumal insbesondere hinsichtlich der gerügten Verletzungen der VSS-Normen sowie der weiteren in den Raum gestellten verkehrlichen Alternativen spezifische Sachkenntnisse erforderlich sind, über welche die Vorinstanz besser verfügt. Dem Ausgang des Verfahrens entsprechend gehen die amtlichen Kosten des

Beschwerdeverfahrens zu Lasten der Vorinstanz, die zugleich Vertreterin des für den Strassenbau zuständigen Kantons ist (Art. 95 Abs. 1 VRP, vgl. VerwGE B 2017/76 vom 16. August 2018 E. 5 mit Hinweisen, [www.gerichte.sg.ch](http://www.gerichte.sg.ch)). Angemessen ist eine Entscheidegebühr von CHF 3'500 (Art. 7 Ziff. 222 der Gerichtskostenverordnung, sGS 941.12). Auf die Erhebung ist zu verzichten (Art. 95 Abs. 3 VRP). Dem Beschwerdeführer ist der geleistete Kostenvorschuss von CHF 4'000 zurückzuerstatten. Entsprechend der Verlegung der amtlichen Kosten hat die Vorinstanz den Beschwerdeführer für das Beschwerdeverfahren ausseramtlich zu entschädigen (Art. 98 VRP in Verbindung mit Art. 98 VRP). Der Rechtsvertreter des Beschwerdeführers ersucht um Aufforderung zum Einreichen einer Honorarnote vor der gerichtlichen Behandlung seines Falls (act. G 1 Ziff.II/6). Sowohl für die Rekursinstanzen als auch für das Verwaltungsgericht besteht grundsätzlich keine Pflicht, die Verfahrensbeteiligten bzw. deren Vertreter vor Abschluss des Verfahrens zur Einreichung einer Kostennote einzuladen (für das Rekursverfahren vgl. etwa VerwGE B 2019/193 vom 11. Dezember 2019 mit Hinweis auf VerwGE B 2014/167 E. 2.1 mit weiteren Hinweisen; für das Beschwerdeverfahren VerwGE B 2018/184 vom 15. August 2017 E. 7 letzter Absatz). Rechtsanwaltlich vertretene Parteien wissen, dass ihre Entschädigung bei Nichteinreichung einer Kostennote nach gerichtlichem Ermessen festgesetzt wird (vgl. Art. 6 und 19 der Honorarordnung für Rechtsanwälte und Rechtsagenten, sGS 963.75, HonO; VerwGE B 2016/184 vom 15. August 2017, E. 7 letzter Absatz) und es ihnen unbenommen ist, entsprechende Eingaben jederzeit einzureichen. Auf das (ersuchte) Einholen einer Kostennote kann deshalb verzichtet werden, zumal auch kein aussergewöhnlich komplexer oder aufwändiger Fall vorliegt, der einen ausserordentlichen Aufwand rechtfertigen könnte. Danebst sind auch sonst keine besonderen, für die Bemessung des Honorars bedeutsamen Umstände im Sinn von Art. 19 HonO erkennbar. Entsprechend wird die ausseramtliche Entschädigung ermessensweise auf CHF 4'000 zuzüglich CHF 160 Barauslagen (vier Prozent von CHF 4'000) und Mehrwertsteuer festgesetzt (Art. 98 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 98 bis VRP; Art. 98 ter VRP in Verbindung mit Art. 106 Abs. 3, Art. 30 Ingress und lit. b Ziff. 1; Art. 31 Abs. 1 und 2 des Anwaltsgesetzes; sGS 963.70, AnwG, sowie Art. 6, Art. 19, Art. 22 Abs. 1 Ingress und lit. b, Art. 28 bis sowie Art. 29 HonO). Die Vorinstanz und die Beschwerdebeteiligte haben zu Recht keinen Antrag auf ausseramtliche Entschädigung gestellt. Eine Änderung der Kostenverlegung des vorinstanzlichen Verfahrens drängt sich nicht auf, selbst wenn der Beschwerdeführer mit seiner Beschwerde insofern durchdringt, als in Aufhebung des angefochtenen Entscheids die Sache zur Neubeurteilung an die Vorinstanz zurückgewiesen wird. Amtliche Kosten wurden dem Beschwerdeführer im angefochtenen Entscheid ohnehin keine auferlegt und nach Art. 98 Abs. 3 Ingress und lit. b VRP werden in der Regel im Einspracheverfahren – selbst im Fall eines Obsiegens – keine ausseramtlichen Kosten zugesprochen (vgl. dazu auch A. Linder, in: Rizvi/Schindler/Cavelti [Hrsg.], a.a.O., N 17 zu Art. 98 VRP mit Hinweis auf R. Hirt, Die Regelung der Kosten nach st. gallischem Verwaltungsrechtspflegegesetz, Lachen SZ/St. Gallen 2004, S. 157 f.). Ein Ausnahmegrund ist nicht ersichtlich. Demnach erkennt das Verwaltungsgericht auf dem Zirkulationsweg zu Recht: Die Beschwerde wird gutgeheissen, der angefochtene Entscheid aufgehoben und die Sache im Sinn der Erwägungen zur ergänzenden Sachverhaltsvermittlung und zu neuem Entscheid an die Vorinstanz zurückgewiesen. Die amtlichen Kosten des Beschwerdeverfahrens von CHF 3'500 werden dem Kanton (Vorinstanz) aufgelegt; auf die Erhebung wird verzichtet. Dem Beschwerdeführer wird der geleistete Kostenvorschuss von CHF 4'000

zurückerstattet. Der Kanton (Vorinstanz) entschädigt den Beschwerdeführer für das Beschwerdeverfahren mit CHF 4'160 (inklusive Barauslagen) und zuzüglich Mehrwertsteuer.

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