

# **SG\_VERWALTUNGSGERICHT B 2023/111 vom 23. November 2023**

Sg Verwaltungsgericht, 2023-11-23, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg\\_publicationen\\_B\\_2023\\_111](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_B_2023_111)

FR: SG\_VERWALTUNGSGERICHT B 2023/111 du 23 novembre 2023

IT: SG\_VERWALTUNGSGERICHT B 2023/111 del 23 novembre 2023

## **Regeste**

Art. 19 und 22 Abs. 2 lit. b sowie 25a RPG (SR 700). Art. 63 Abs. 2 StrG (sGS 732.1). Art. 7 Abs. 7 und 25 USG (SR 814.01). Art. 2 Abs. 1 und 7 Abs. 1 lit. b LSV (SR 814.41). Vorliegend stand eine rechtskräftig bewilligte Lärmschutzwand in untrennbarem sachlichem Zusammenhang zum streitigen Bauprojekt, indem sie eine Bewilligungsvoraussetzung für das Projekt darstellte; der Lärmschutzwand kam ohne Realisierung des Bauprojekts keine Funktion zu. Unter diesen Umständen war die Lärmschutzwand im Gesamtzusammenhang des Bauprojekts zu würdigen und auf die Rügen gegen die Lärmschutzwand bzw. gegen deren Funktionstüchtigkeit einzugehen. Das in Frage stehende Baugrundstück grenzte unmittelbar an die Kantonsstrasse an und wurde durch diese erschlossen. Das Verwaltungsgericht hielt unter anderem fest, bei übergeordneten Strassen seien in Stosszeiten gewisse Staus üblich und damit hinzunehmen, solange damit keine Verkehrsgefährdungen oder übermässigen Wartezeiten verbunden seien. Die Vorinstanz habe sich mit dem Begehren der Beschwerdeführerin betreffend die Erstellung eines umfassenden Verkehrskonzeptes auseinandergesetzt. Sie habe zutreffend darauf hingewiesen, dass die Baubehörde bei Vorliegen einer zureichenden Erschliessung eines Bauprojekts nicht berechtigt sei, im Baubewilligungsverfahren nach alternativen Erschliessungsvarianten zu suchen. Sodann lasse sich eine Pflicht zur Erstellung eines Verkehrskonzeptes aus BGE 136 III 130 E. 3.3.1 nicht ableiten. Im Weiteren lasse sich aus der von der Beschwerdeführerin angeführten Zusicherung des früheren Gemeindepräsidenten betreffend Schaffung einer "Begegnungszone" im Rahmen eines Verkehrskonzeptes keine Vertrauensgrundlage im Sinn einer bindenden Auskunft ableiten, zumal die Zuständigkeit für eine entsprechende Beschlussfassung nicht beim Gemeindepräsidenten allein gelegen habe (vgl. Art. 90 Abs. 1 lit. a Gemeindegesetz, sGS 151.2 und Art. 25 ff. der Gemeindeordnung der politischen Gemeinde Z. \_\_ vom 25. März 2012), die Erschliessung an einer Kantonsstrasse in Frage stehe und zudem eine Vertrauensbetätigung - also Dispositionen, die nicht ohne Nachteil rückgängig gemacht werden könnten - nicht ersichtlich seien. Sodann könne mit Blick auf die begründeten vorinstanzlichen Darlegungen nicht als zureichend dargetan gelten, dass sich durch eine (nur mit Zustimmung der betreffenden Grundeigentümer mögliche) Zusammenlegung von Tiefgarageneinfahrten im Rahmen eines Verkehrskonzeptes tatsächlich eine Verbesserung der Verkehrssituation ergeben würde. Was den Begegnungsfall LKW/LKW betreffe, bestätige das TBA mit Hinweis auf die bewilligte Zu- und Wegfahrt im Westen, die Zufahrt im Osten durch LKW (Einbahnregime) und die VSS-Norm SN 40 050, dass die Strasse die Anforderungen an das geometrische Normalprofil erfülle und selbst bei einer Breite von 6.5 m der Begegnungsfall LKW/LKW bei 30 km/h aufgrund des geradlinigen und übersichtlichen Strassenverlaufs immer noch problemlos möglich sei. Weiter werde der minimale Einlenkradius von 6 m gemäss VSS-Norm zwar leicht unterschritten. Die

Nutzung der Gegenfahrbahn bei geringem bis mittlerem Verkehr sei jedoch nicht kritisch. Die Normunterschreitung erweise sich als gerechtfertigt, zumal sie im Alltag jedenfalls bei angepasstem Verhalten der Verkehrsteilnehmer nicht zu kritischen Situationen führen dürfte. Im Weiteren sei die Bestätigung der Zuordnung des Baugrundstücks zur öV-Güteklasse D im angefochtenen Entscheid nicht zu beanstanden. Insgesamt sei ein Anlass für eine inhaltlich-materielle Beanstandung des angefochtenen Entscheids nicht ersichtlich. (Verwaltungsgericht, B 2023/111)

## **Erwägungen**

### **E. 2**

ergebe sich ein (aufgerundeter) Bedarf von 43 Parkplätzen. Nachdem sich das Baugrundstück gemäss Karte "öV-Güteklassen und Haltestellen CH" (Geoportal.ch) in der öV-Güteklasse D (geringe Erschliessung) befinde, belaufe sich der minimale Parkplatzbedarf auf 70% des Richtwerts und damit auf (aufgerundet) 31 Parkplätze. Nachdem das Bauvorhaben 50 Abstellplätze vorsehe, werde der erforderliche Parkplatzbedarf (31 + 17) übertroffen. Die vorgenommene Reduktion des Richtwerts entspreche der VSS-Norm. Sie sei auch aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse nicht zu beanstanden, nachdem sich unmittelbar vor dem Baugrundstück beidseits der F.\_\_-strasse zwei Bushaltestellen befänden (act. G 2 S. 18-20). Die Beschwerdeführerin wendet ein, dass das Bauvorhaben einen massgeblichen Einfluss auf die Verkehrssicherheit und die Verkehrsströme (motorisierter Individualverkehr [MIV], ÖV, Velo, Fussgänger) an der F.\_\_-strasse im (erweiterten) Planungssperimeter habe. Unklar bleibe, weshalb bis heute Erwägungen und Vorgaben für die Anbindung des ÖV (Konzeption Bushaltestelle) und hinsichtlich der Anbindung des Fusswegs G.\_\_ fehlen würden. Für die geplante Umnutzung der Parzelle Nr. 0000\_ (Geschäftstätigkeit des täglichen Bedarfs) sei ein angemessenes Verkehrskonzept jedenfalls angezeigt. Die unkoordinierte Umnutzung der Parzelle führe zu einer Vielzahl an ober- und unterirdischen Parkplätzen sowie zu einer separaten (nicht notwendigen) Tiefgaragenschliessung und einer hohen Frequenz an Ein- und Ausfahrten auf einer heute schon beengten Verkehrsfläche an der F.\_\_-strasse. Ein direkter Verkehrsanschluss an die F.\_\_-strasse sei mit Blick auf diese Verhältnisse wohl unzulässig. Das vom ehemaligen Gemeindepräsidenten am 7. Mai 2019 zugesicherte Verkehrskonzept mit Schaffung einer "Begegnungszone" sei leider nie erstellt worden. Die Behörden nähmen billigend in Kauf, dass sich die Verkehrssituation auf den Nachbarparzellen Nrn. 0001\_, 0001\_ und 2788 mit der Realisierung des Projekts massgeblich verschlechtern werde. Im Weiteren würden offenkundige Tatsachen in Bezug auf den Immissionsschutz übergangen. Die via Korrekturgesuch eingereichte Schallschutzwand könne auf höher gelegene Empfangspunkte keine Wirkung entfalten. Als direkt betroffene Nachbarin dürfe sie darauf vertrauen, dass dem Immissionsschutz in genügender Weise Rechnung getragen werde. Im angefochtenen Entscheid fehlten Erwägungen zur Gewährleistung des vorsorglichen Immissionsschutzes. Das Lärmgutachten 3 gehe von zwei LKW-Anlieferungen am Tag und einer LKW-Anlieferung in der Nacht aus. Dies stehe im Widerspruch zum Entscheid der Beschwerdebeteiligten vom 6. Dezember 2021, wonach je zwei LKW-Anlieferungen am Tag und in der Nacht bewilligt worden seien. Die Vorinstanz gehe im Weiteren auf die schützenswerten Interessen, welche die Verkehrsteilnehmer wie auch die Erschliessung betreffen, nicht ein. Das von der Bauherrschaft vorgelegte Verkehrskonzept sei nachweislich (begrenzt) arealbezogen. Ob es tatsächlich genüge, die Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs (inklusive Prüfung der Begegnungszone) als gegenstandslos

abzuschreiben (Einspracheentscheid vom 6. Dezember 2021 Ziffer 1.10), habe die Vorinstanz im angefochtenen Entscheid nicht beurteilt. In der Sachverhaltsdarstellung finde der Langsamverkehr ohnehin kaum Beachtung, obwohl dieser bei einer schulnahen C.\_\_-filiale eine grosse Bedeutung habe. Die strassenpolizeiliche Bewilligung für Ein- und Ausfahrt vom 24. September 2021 (act. G 7.2/5/126) sei kein Beleg dafür, dass die Verkehrssicherheit insgesamt geklärt sei. Im Weiteren würden Rangiermanöver einer oberirdischen Parkierung unnötige und vermeidbare Immissionen für die Nachbarschaft verursachen. Mit der (baulich bereits zukunftsweisend vorbereiteten) Verbindung der Tiefgaragen lasse sich der nächtliche Teil dieser Immissionen (Bewohnerzufahrten) vermeiden. Die kommunalen Behörden hätten der Bauherrschaft undifferenziert via Genehmigung diverser Korrektorgesuche den Weg geebnet, unnötige Verkehrsflüsse und Immissionen auf die Umgebung einwirken zu lassen. Der Rückstau an der F.\_\_-strasse bei der geplanten Ein-/Ausfahrt zur C.\_\_-Filiale werde sich mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit einstellen. Das TBA gehe sodann davon aus, dass LKWs beim Begegnungsfall LKW/LKW ihre Geschwindigkeit auf 30 km/h drosseln würden, was ihres Erachtens bei der absehbaren Entwicklung von Assistenzsystemen (autonomes Fahren) eine Wunschvorstellung sei. Schliesslich gehe es nicht an, dass im Rahmen des über eine sehr lange Zeit sistierten Verfahrens Nr. 21-11545 ihre Einwände als obsolet abgetan würden. Es sei aktenkundig, dass sie sich für eine Entscheidung im Rekursverfahren ausgesprochen habe, dies jedoch von der Beschwerdegegnerin mit Sistierungsbegehren vereitelt worden sei. Die undifferenzierte Anwendung der öV-Güteklasse D, wie in E. 6.3 des angefochtenen Entscheids vorgenommen, sei nicht sachgerecht. Die zwei Bushaltestellen, die sich direkt vor dem Baugrundstück befänden, seien verkehrstechnisch nur rudimentär in die Kantonsstrasse integriert. Die zwei Bushaltestellen würden zu keiner Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) führen. Vielmehr würden sie die Gefahrensituation vor Ort verschärfen, da es, wenn der Bus halte, zu ungeordneten Strassenüberquerungen von Passanten komme. Nachdem die Bushaltestellen zu keiner Reduktion des MIV führten, sei die notwendige Anzahl Abstellplätze nicht erfüllt. Auf die Schaffung einer geeigneten Anbindung des Langsamverkehrs gehe die Vorinstanz im angefochtenen Entscheid nicht ein, was im Kontext einer Baubewilligung für ein Geschäft des täglichen Bedarfs befremdend wirke. Der neu geplante Zubringer des Bauvorhabens an einer vergleichsweise engen Stelle sei völlig widersinnig. Der Rückstau beim Linksabbiegen sei absehbar und werde auch die Zu- und Wegfahrt bei den Nachbarparzellen negativ beeinflussen (act. G 1). Die Baubewilligung ist die behördliche Feststellung, dass der Verwirklichung des Bauvorhabens keine öffentlich-rechtlichen Hindernisse im Weg stehen. Damit wird lediglich festgestellt, dass gegen die beabsichtigte Tätigkeit keine polizeilichen Hindernisse vorliegen (Heer, a.a.O., Rz. 847; VerwGE B 2018/206 vom 13. Mai 2019 E. 3.1 m.H.). Entgegen der offenbaren Auffassung der Beschwerdeführerin (act. G 1 S. 5 f. und S. 13) steht es einem Baugesuchsteller praxisgemäss frei, Änderungen bzw. Nachbesserungen an einem bewilligten, jedoch nicht rechtskräftigen Projekt zu beantragen (VerwGE B 2014/48 vom 28. Juli 2015 E. 2.2.2). Aus dem Umstand allein, dass die Beschwerdegegnerin im Nachgang zum ursprünglich eingereichten Baugesuch drei Nachtragsbaugesuche einreichte, lässt sich somit kein rechtswidriges Vorgehen ableiten. Der Beschluss vom 13. Februar 2023, mit welchem die Beschwerdebeteiligte die Bewilligung für die Projektergänzung (Bau Lärmschutzwand) erteilte und die hiergegen erhobene Einsprache der Beschwerdeführerin abwies, erwuchs unangefochten in Rechtskraft. Die Vorinstanz wies im angefochtenen Entscheid darauf hin, dass der erwähnte Beschluss die Rügen der

Beschwerdeführerin betreffend Lärmimmissionen abgehandelt habe, die Beschwerdebeteiligte damit die Immissionsrügen der Beschwerdeführerin (im zweiten Anlauf) doch noch beurteilt habe und der Rekurs vom 27. Dezember 2021 insoweit, als darin argumentiert werde, die Beschwerdebeteiligte habe sich im Einspracheentscheid nicht mit den Immissionsrügen auseinandergesetzt, als gegenstandslos zu betrachten und entsprechend abzuschreiben sei (act. G 2 S. 12-14). Im vorliegenden Verfahren beantragt die Vorinstanz Nichteintreten auf die Rügen der Beschwerdeführerin betreffend Lärmschutzwand (act. G 6 S. 2). Art. 25a des Bundesgesetzes über die Raumplanung (SR 700; RPG) regelt die Grundsätze der Koordination, wenn die Errichtung oder Änderung einer Baute oder Anlage Verfügungen mehrerer Behörden erfordert. Nach dessen Abs. 3 dürfen die Verfügungen keine Widersprüche enthalten. Eine Koordination ist auch nötig, wenn für die verschiedenen Bewilligungen nur eine Behörde zuständig ist (Waldmann/Hänni, Raumplanungsgesetz, Handkommentar, Bern 2006, N 23 zu Art. 25a RPG). Die Koordinationspflicht setzt voraus, dass zwischen den Verfügungen ein enger sachlicher Zusammenhang besteht, womit diese nicht getrennt und unabhängig voneinander beurteilt werden dürfen, ansonsten die gesonderte Behandlung sachlich zu unhaltbaren Ergebnissen führen könnte (vgl. VerwGE B 2018/80 und 82 vom 23. Mai 2019 E. 6.1 m.H.). Vorliegend steht die rechtskräftig bewilligte Lärmschutzwand in einem untrennbaren sachlichen Zusammenhang zum gesamten Bauprojekt, indem sie eine Bewilligungsvoraussetzung für das Projekt darstellt (vorstehende E. 3.2 am Schluss); auch kommt der Lärmschutzwand ohne Realisierung des Bauprojekts keine Funktion zu. Unter diesen Umständen ist die Lärmschutzwand im Gesamtzusammenhang des Bauprojekts zu würdigen, und es rechtfertigt sich nicht, vorliegend auf die Rügen gegen die Lärmschutzwand bzw. gegen deren Funktionstüchtigkeit (act. G 1 S. 11 unten) zufolge rechtskräftiger Beurteilung des Nachtragsbaugesuchs nicht einzugehen. Im Lärmgutachten 3 vom 8. September 2022 (act. G 7.2/37 Beilage), auf welchem der Beschluss vom 13. Februar 2023 (act. G 7.2/37 Beilage) basiert, wurden die aus dem Bauprojekt resultierenden Immissionen umfassend untersucht und die akustischen Eigenschaften der Schallschutzmauer beschrieben. Hinsichtlich der Rügen der Beschwerdeführerin betreffend Wirksamkeit der Lärmschutzwand ist festzuhalten, dass gemäss Lärmgutachten 3 die Planungswerte (auch für die Liegenschaft, in welcher sich die Wohnung der Beschwerdeführerin befindet [IP 2]) selbst bei Annahme des Maximalwerts gemäss VSS-Norm 40 283 eingehalten sind (vgl. Lärmgutachten 3; act. G 7.2/37 Beilage S. 10). Zu ihrem Standpunkt, wonach es der Physik widerspreche, dass eine Lärmschutzwand auch für höher gelegene Empfangspunkte eine Wirkung entfalte (act. G 1 S. 11 unten), ist anzumerken, dass die Anbringung der 1.8 m hohen Lärmschutzwand unmittelbar anschliessend an die Parkfelder bzw. unmittelbar bei der Lärmquelle vorgesehen ist. Wenn die Planungswerte selbst bei einer Maximalwert-Betrachtung eingehalten sind, wären weitere emissionsbegrenzende Massnahmen, wie sie von der Beschwerdeführerin sinngemäss verlangt werden (act. G 1 S. 4), nicht gerechtfertigt, zumal konkrete weitere, technisch und betrieblich mögliche sowie wirtschaftlich tragbare Massnahmen (vgl. vorstehende E. 3.1 dritter Absatz) weder vorgeschlagen noch anderweitig ersichtlich sind. Das weitere Vorbringen der Beschwerdeführerin, sie sei "in dieser Sache" von der Vorinstanz nicht angehört worden (act. G 2 S. 11 unten), trifft insofern nicht zu, als sie im Rekursverfahren nach Aufhebung der Sistierung Akteneinsicht mit einer Frist zur Stellungnahme hätte verlangen können (vgl. Schreiben vom 27. März 2023, act. G 7.2/38). Die Beschwerdeführerin beanstandet sodann in der Beschwerde mehrfach, dass

verschiedene Sachverhaltsaspekte im Rekursentscheid nicht abgehandelt und bei der Entscheidungsfindung nicht berücksichtigt worden seien (act. G 1 S. 5-12). Soweit sie damit eine Verletzung des rechtlichen Gehörs bzw. der Begründungspflicht rügt, ist festzuhalten, dass die Begründungspflicht als Teilgehalt des Anspruchs auf rechtliches Gehör (Art. 29 Abs. 2 BV sowie Art. 6 Ziff. 1 der Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten [SR 0.101, EMRK]) nicht verlangt, dass sich die Rechtsmittelinstanz mit sämtlichen vorgebrachten Sachverhaltselementen, Beweismitteln und Rügen auseinandersetzt. Vielmehr kann sie sich auf die wesentlichen Überlegungen, welche zum Entscheid führten, beschränken. Die Begründung soll dem Betroffenen ermöglichen, die Tragweite des Entscheides zu erfassen und diesen in Kenntnis der Überlegungen der Rechtsmittelinstanz anzufechten ( BGE 143 III 65 E. 5.2, 141 III 28 E. 3.2.4, BGer 2C\_397/2018 vom 1. Mai 2019 E. 3.2 und 2D\_14/2018 vom 13. August 2018 E. 3.1.1). Diese Voraussetzungen erfüllte die Begründung des angefochtenen Entscheides, indem darin ausführlich auf die Einwände der Beschwerdeführerin betreffend Erschliessung, Verkehrssicherheit und Lärmissionen eingegangen wurde (vgl. act. G 2 E. 4 f.). Ein Begründungsmangel ist von daher nicht ersichtlich. Soweit die Beschwerdeführerin im Weiteren die Abschreibung des Rekursverfahrens (Nr. 20-8608) zufolge Gegenstandslosigkeit beanstandet (act. G 1 S. 3 Mitte), ist darauf - da bereits rechtskräftig beurteilt - nicht einzutreten. Die gegen die Abschreibungsverfügung erhobene Beschwerde betraf nicht die Abschreibung als solche, sondern lediglich die - auch bereits rechtskräftig erledigte - ausseramtliche Entschädigung (vgl. vorstehend A.b zweiter Absatz). Das Baugrundstück Nr. 0000\_ grenzt unmittelbar an die F.\_\_-strasse (Kantonsstrasse) an und wird durch diese erschlossen. Zur Erschliessung von Bauten mit grossem Publikumsverkehr und verkehrintensiven Einrichtungen, wozu (grosse) Einkaufszentren zählen, wird verlangt, dass die Strassen in der Umgebung, die von den Besuchern als Zufahrt benutzt werden, den zu erwartenden zusätzlichen Verkehr aufnehmen können, ohne das öffentliche Strassennetz zu überlasten (BGer 1C\_229/2019 vom 27. August 2020 E. 5.1 m.H. auf BGer 1C\_178/2014 vom 2. Mai 2016 E. 3.1.2 und 1C\_36/2010 vom 18. Februar 2011 E. 4.1 f.; je mit Hinweisen). Indessen sind bei übergeordneten Strassen in den Stosszeiten gewisse Staus üblich und damit hinzunehmen, solange damit keine Verkehrsgefährdungen oder übermässigen Wartezeiten verbunden sind (vgl. BGer 1C\_178/2014 vom 2. Mai 2016 E. 3.5). Im angefochtenen Entscheid wurde die hinreichende und verkehrssichere Erschliessung des Baugrundstücks Nr. 0000\_ mit Hinweis auf die Feststellungen des TBA ausführlich und überzeugend begründet (act. G 2 E. 5.2 bis 5.5). Die Beschwerdeführerin stimmt den vorinstanzlichen Erwägungen 5.1 bis 5.3 explizit zu und anerkennt auch, dass es sich bei der F.\_\_-strasse um keine überlastete Regionalverbindungsstrasse handelt (act. G 1 S. 13). Die Vorinstanz setzte sich mit dem Begehren der Beschwerdeführerin betreffend die Erstellung eines umfassenden Verkehrskonzeptes im angefochtenen Entscheid (act. G 2 E. 5.5) auseinander. Sie wies zutreffend darauf hin, dass die Baubehörde bei Vorliegen einer zureichenden Erschliessung eines Bauprojekts nicht berechtigt ist, im Baubewilligungsverfahren nach alternativen Erschliessungsvarianten zu suchen, zumal ein Rechtsanspruch auf Erteilung der Baubewilligung besteht, soweit das Baugesuch die öffentlich-rechtlichen Bauvorschriften erfüllt. Der Koordinationsgrundsatz nach Art. 25a RPG, aus dessen Anwendung sich unter Umständen eine sachlich weitergefasste Betrachtung der Verhältnisse ergeben kann (vgl. vorstehende E. 4.1), ist konkret insoweit nicht tangiert, als nach Lage der Akten keine weiteren Bau- und Strassenverfahren in Bearbeitung sind, welche mit dem vorliegenden Verfahren zu koordinieren wären. Sodann

lässt sich eine Pflicht zur Erstellung eines Verkehrskonzepts auch aus dem von der Beschwerdeführerin angeführten BGE 136 III 130 E. 3.3.1 (act. G 2 S. 14) nicht ableiten, zumal dieser Entscheid das Verhältnis zwischen privatem Notwegrecht und öffentlichem Erschliessungsrecht betrifft und vorliegend, wie erläutert, die hinreichende Erschliessung des Baugrundstücks belegt ist. Im Weiteren ist hinsichtlich der von der Beschwerdeführerin mehrfach angeführten Zusicherung des früheren Gemeindepräsidenten vom 7. Mai 2019 betreffend Schaffung einer "Begegnungszone" im Rahmen eines Verkehrskonzepts festzuhalten, dass sich hieraus keine Vertrauensgrundlage im Sinn einer bindenden Auskunft (BGE 116 V 298 E. 3) ableiten lässt, zumal die Zuständigkeit für eine entsprechende Beschlussfassung nicht beim Gemeindepräsidenten allein lag (vgl. Art. 90 Abs. 1 lit. a Gemeindegesetz, sGS 151.2 und Art. 25 ff. der Gemeindeordnung der politischen Gemeinde Z.\_\_ vom 25. März 2012), überdies die Erschliessung an einer Kantonsstrasse in Frage steht und zudem eine Vertrauensbetätigung – also Dispositionen, die nicht ohne Nachteil rückgängig gemacht werden können – nicht ersichtlich sind. Die Vorinstanz ging im angefochtenen Entscheid auf die Thematik der Reduktion der Anzahl stark frequentierter Ein- und Ausfahrten auf der F.\_\_-strasse und die damit in Zusammenhang stehenden Verkehrssicherheitsaspekte ausführlich ein (vgl. act. G 2 E. 5.4). Mit Blick auf diese begründeten vorinstanzlichen Darlegungen kann nicht als zureichend dargetan gelten, dass sich durch eine (nur mit Zustimmung der betreffenden Grundeigentümer mögliche) Zusammenlegung von Tiefgarageneinfahrten im Rahmen eines Verkehrskonzepts tatsächlich eine Verbesserung der Verkehrssituation ergeben würde, zumal gemäss TBA unsicher ist, ob der bestehende Linksabbieger vor Grundstück Nr. 0003\_\_ (mit welchem die Beschwerdeführerin eine Zusammenlegung beantragt) ausreichend lang ist, um den Zusatzverkehr aufnehmen und einen Rückstau vermeiden zu können (vgl. act. G 7.2/21 S. 4 f.: Feststellungen des Vertreters des TBA anlässlich des Rekursaugenscheins). Was den von der Beschwerdeführerin als problematisch erachteten Begegnungsfall LKW/LKW betrifft (act. G 1 S. 13 unten), bestätigte das TBA wie erwähnt mit Hinweis auf die bewilligte Zu- und Wegfahrt im Westen, die Zufahrt im Osten durch LKW (Einbahnregime) und die VSS-Norm SN 40 050, dass die F.\_\_-strasse die Anforderungen an das geometrische Normalprofil erfülle und selbst bei einer Breite von 6.5 m der Begegnungsfall LKW/LKW bei 30 km/h aufgrund des geradlinigen und übersichtlichen Strassenverlaufs immer noch problemlos möglich sei. Weiter werde der (in der vorerwähnten Norm empfohlene) minimale Einlenkradius von 6 m zwar leicht unterschritten. Die Nutzung der Gegenfahrbahn bei geringem bis mittlerem Verkehr (Anlieferungen i.d.R. ausserhalb der Spitzenzeiten) sei jedoch nicht kritisch (vorstehende E. 3.2 und act. G 7.2/10/2). Die Normunterschreitung (vgl. dazu vorstehende E. 3.1 zweiter Absatz) erweist sich mit Blick auf diese Darlegungen als gerechtfertigt, zumal sie im Alltag jedenfalls bei angepasstem Verhalten der Verkehrsteilnehmer nicht zu kritischen Situationen führen dürfte. Die Beschwerdeführerin führt im Weiteren aus, dass die F.\_\_-strasse 001\_\_ (Gemeindestrasse 2. Klasse) direkt an das Baugrundstück hätte herangeführt werden können, um dieses einerseits mit dem Fussweg G.\_\_ zu verbinden und andererseits die F.\_\_strasse zu entlasten (act. G 1 S. 16 zweiter Absatz). Die Beschwerdegegnerin hält hierzu fest, der Anschluss des Baugrundstücks (Nr. 0000\_\_) über die F.\_\_-strasse 001\_\_ sei bei der Planung des Bauvorhabens mit dem Strasseninspektorat besprochen, schliesslich aber aus mehreren Gründen verworfen worden: Erstens sei die auf Grundstück Nr. 0001\_\_ bestehende Situation heute nicht mehr bewilligungsfähig, da die Einfahrten der Tiefgarage H.\_\_ und der F.\_\_-strasse Nr. 001\_\_ (Gemeindestrasse) auf die

F.\_\_-strasse (Kantonsstrasse) gleich nebeneinander lägen. Mit der Erschliessung des Baugrundstücks über die F.\_\_-strasse Nr. 001\_ wäre die nicht mehr bewilligungsfähige Situation verschlimmert worden. Zweitens hätte die Erweiterung der F.\_\_-strasse Nr. 001\_ an das Baugrundstück ein Teilstrassenplanverfahren mit Enteignung von Land ab dem Grundstück Nr. 0001\_ zur Folge gehabt. Die Angemessenheit einer solchen Enteignung wäre aufgrund der geschilderten Gegebenheiten und der Tatsache, dass das Grundstück Nr. 0001\_ bereits über die Kantonsstrasse erschlossen sei, höchst fraglich gewesen. Drittens sei auch für eine Erschliessung über die F.\_\_-strasse Nr. 001\_ unsicher, ob der bestehende Linksabbieger von Grundstück Nr. 0001\_ überhaupt ausreichend lang sei, um einen durch den geplanten Neubau entstehenden Mehrverkehr aufzunehmen und einen Rückstau auf die Kantonsstrasse zu vermeiden. Eine Verteilung der Grundstückszufahrten (anstelle der Bündelung) könne sich positiv auswirken (verminderte Rückstaugefahr). Viertens sei zu bedenken, dass eine Erschliessung über die F.\_\_-strasse Nr. 001\_ direkt an der Liegenschaft der Beschwerdeführerin vorbeigeführt worden wäre und nicht davon auszugehen sei, dass sie daran ein Interesse gehabt hätte (act. G 10 S. 10). Diese nachvollziehbar begründeten Darlegungen blieben von Seiten der Beschwerdeführerin unwidersprochen. Die Beschwerdeführerin stimmt den im angefochtenen Entscheid geschilderten Gegebenheiten betreffend Parkplatzbedarf (act. G 2 E. 6.2) grundsätzlich zu. Sie vertritt jedoch wie dargelegt die Auffassung, dass die Anwendung öV-Güteklasse D (geringe Erschliessung) gemäss der Karte "öV-Güteklassen und Haltestellen CH" (geoportal.ch) mit einem minimalen Parkplatzbedarf von 70 % des Richtwerts nicht sachgerecht erfolgt sei (act. G 1 S. 15). Unbestritten und aktenkundig ist diesbezüglich, dass das Baugrundstück durch zwei Bushaltestellen für den ortsinternen öffentlichen Verkehr erschlossen ist. Die Beschwerdegegnerin (act. G 10 S. 8) weist sodann darauf hin, dass etwas mehr als 100 m vom Baugrundstück entfernt sich die Bushaltestelle I.\_\_ befindet, von welcher innerhalb von Z.\_\_ liegende Orte sowie die Ortschaften J.\_\_ und K.\_\_ erreicht werden können. Die Bestätigung der Zuordnung des Baugrundstücks zur öV-Güteklasse D im angefochtenen Entscheid (act. G 2 S. 18-20) lässt sich von daher nicht beanstanden. Insgesamt ist unter den geschilderten Gegebenheiten ein Anlass für eine inhaltlich-materielle Beanstandung des angefochtenen Entscheids nicht ersichtlich. Die Beschwerdeführerin beantragt auch die Aufhebung von Ziffer 3 des angefochtenen Entscheids. Darin ist der Beschwerdegegnerin zulasten der Beschwerdebeteiligten eine ausseramtliche Entschädigung von CHF 3'380 zugesprochen worden. Der Beschwerdeführerin sind also keine Kosten aufgelegt worden, sodass sie durch Ziffer 3 nicht beschwert ist. Ihr fehlt diesbezüglich die Rechtsmittellegitimation, sodass auf ihren Antrag, Ziffer 3 sei aufzuheben, nicht einzutreten ist. Im Sinn der vorstehenden Erwägungen ist die Beschwerde abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Dem Verfahrensausgang entsprechend gehen die amtlichen Kosten des Beschwerdeverfahrens zulasten der Beschwerdeführerin (Art. 95 Abs. 1 VRP). Angemessen erscheint eine Entscheidgebühr von CHF 3'000. Sie ist durch den von Beschwerdeführerin geleisteten Kostenvorschuss von CHF 3'500 gedeckt; der verbleibende Betrag von CHF 500 ist an sie zurückzuerstatten. Vorinstanz und Beschwerdebeteiligte haben keinen Anspruch auf ausseramtliche Entschädigung (Linder, in: Rizvi/Schindler/Cavelti [Hrsg.], Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege, Praxiskommentar, N 20 zu Art. 98 bis VRP); beide stellten auch keinen Antrag. Demgegenüber ist die Beschwerdegegnerin für das Beschwerdeverfahren ausseramtlich zu entschädigen. Das Verwaltungsgericht spricht grundsätzlich Pauschalentschädigungen nach Ermessen gemäss Art. 19 und Art. 22 Abs. 1 lit. b der Honorarordnung zu (sGS 963.75,

HonO). Mit Blick auf vergleichbare Verfahren und die konkreten Verhältnisse ist eine Entschädigung der Beschwerdegegnerin durch die Beschwerdeführerin mit insgesamt CHF 3'000 und 4 % Barauslagen (CHF 120) angemessen (Art. 19, 22 Abs. 1 Ingress und lit. b, 28 bis VRP). Eine Mehrwertsteuererstattung (vgl. Art. 29 HonO) wurde nicht beantragt (act. G 10). Demnach erkennt das Verwaltungsgericht auf dem Zirkulationsweg zu Recht: Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird. Die Beschwerdeführerin trägt die amtlichen Kosten dieses Verfahrens von CHF 3'000. Sie sind durch den von ihr geleisteten Kostenvorschuss von CHF 3'500 gedeckt; der verbleibende Betrag von CHF 500 wird an sie zurückerstattet. Die Beschwerdeführerin entschädigt die Beschwerdegegnerin ausseramtlich mit CHF 3'000 zuzüglich Barauslagen von CHF 120.

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