



<b>Fall-Nr.:</b>	22-1703, 22-1701
<b>Stelle:</b>	Generalsekretariat Bau- und Umweltdepartement
<b>Instanz:</b>	Bau- und Umweltdepartement
<b>Publikationsdatum:</b>	24.10.2022
<b>Entscheiddatum:</b>	15.09.2022

## **BUDE 2022 Nr. 084**

**Baurecht, Art. 67 Bst. a PBG. Die für die Sichtverhältnisse in Knoten massgebliche VSS-Norm ist noch nicht auf die seit 1. Januar 2021 zulässigen unter zwölfjährigen auf dem Trottoir velofahrenden Kinder angepasst worden. Im konkreten Fall hat das kantonale Tiefbauamt festgehalten, dass für die unter zwölfjährigen auf dem Trottoir velofahrenden Kinder die Einhaltung der Sichtweiten auf die fahrzeugähnliche Geräte ausreichend ist (Erw.3.9). Bei einer privaten Parkieranlage mit zwei Parkplätzen handelt es sich in Bezug auf den Lärm um eine sehr kleine Bagatellanlage, welche nicht zu übermässigen Lärmimmissionen führt (Erw.5). Abweisung der Rekurse.**

BUDE 2022 Nr. 84 finden Sie im angehängten PDF-Dokument.



22-1703/22-1701

## Entscheid Nr. 84/2022 vom 15. September 2022

---

Rekurrentin 1  
Rekurrent 2

**A. \_\_\_ AG**  
**B. \_\_\_**

beide vertreten durch Dr.iur. Andreas Brenner, Rechtsanwalt,  
Vadianstrasse 44, 9001 St.Gallen

gegen

---

Vorinstanz

**Gemeinderat Z. \_\_\_** (Entscheid vom 21. Februar 2022)

---

Rekursgegnerin 1  
Rekursgegnerin 2

**C. \_\_\_ GmbH**  
**D. \_\_\_ GmbH**

vertreten durch lic.iur. Pascal Felchlin, Rechtsanwalt,  
Hohlstrasse 216, 8004 Zürich

---

Betreff

Baubewilligung (Sanierung Parkplatz mit Änderung der Zu- und  
Ausfahrt)



## Sachverhalt

### A.

a) Die C.\_\_\_\_ GmbH, Y.\_\_\_\_, ist Eigentümerin der Grundstücke Nrn. 001 und 002, Grundbuch Z.\_\_\_\_, an der G.\_\_\_\_strasse in Z.\_\_\_\_. Die Grundstücke liegen gemäss geltendem Zonenplan der Gemeinde Z.\_\_\_\_ vom 4. September 1991 in der Wohn-Gewerbezone WG3. Die beiden Grundstücke werden direkt ab der G.\_\_\_\_strasse, einer Kantonsstrasse, erschlossen.

b) Die Mieterin des Gebäudes Vers.-Nr. 003 auf Grundstück Nr. 001, die D.\_\_\_\_ GmbH, X.\_\_\_\_, ersuchte den Gemeinderat Z.\_\_\_\_ am 11. Juli 2019 um Bewilligung der Umnutzung des Gebäudes in einen Erotikbetrieb. Mit Schreiben vom 23. August 2019 teilte die Bauverwaltung Z.\_\_\_\_ der D.\_\_\_\_ GmbH mit, dass der bestehende Parkplatz auf Grundstück Nr. 002 aufgrund der beantragten Umnutzung neu beurteilt werden müsse. In diesem Zusammenhang wurde der bestehende Parkplatz und insbesondere dessen Ein- und Ausfahrt als nicht verkehrssicher beurteilt und es wurde festgehalten, dass der bestehende Parkplatz in Bezug auf die Sichtzonen angepasst werden müsse. Daraufhin teilte die D.\_\_\_\_ GmbH, vertreten durch lic.iur. Pascal Felchlin, Rechtsanwalt, Zürich, der Bauverwaltung mit Schreiben vom 11. September 2019 mit, sie werde eine Neugestaltung des bestehenden Parkplatzes prüfen. Während des Baubewilligungsverfahrens zog die D.\_\_\_\_ GmbH mit Schreiben vom 22. Juni 2020 das Bauvorhaben in Bezug auf die geplante Parkplatzumgestaltung zurück und erklärte, sie werde die notwendigen Parkplätze bei der nahe gelegenen E.\_\_\_\_ AG, Z.\_\_\_\_, mieten.

c) Zu dieser Zeit wurde durch das Strassenkreisinspektorat St.Gallen die Sanierung der G.\_\_\_\_strasse vorgenommen. Im Rahmen dieser Kantonsstrassensanierung führte das Strassenkreisinspektorat St.Gallen eine sogenannte "Road-Safety-Inspection" durch, um bestehende Defizite entlang der Kantonsstrassen zu identifizieren und nach Möglichkeit zu beheben. Im Anschluss an die "Road-Safety-Inspection" entlang der G.\_\_\_\_strasse wurden die Hecke auf den beiden Grundstücken Nrn. 001 und 002 entfernt, die damals bestehenden Senkrechtparkfelder auf Grundstück Nr. 002 aufgehoben und im Gegenzug die zur Parkierung vorgesehene Fläche sowie die Zufahrt erneuert bzw. neu angeordnet.

### B.

a) Nach der Sanierung und Umgestaltung des Parkplatzes auf Grundstück Nr. 002 im Rahmen des Kantonsstrassensanierungsprojekts beantragte die C.\_\_\_\_ GmbH mit Baugesuch vom 25. August 2020 beim Gemeinderat Z.\_\_\_\_ die entsprechende Baubewilligung. Gemäss den Baugesuchsplänen war ein Zaun entlang des Trottoirs zur G.\_\_\_\_strasse erstellt worden, sodass im nordwestlichen Teil von Grundstück Nr. 002 eine Ein- und Ausfahrt entstanden ist. Die gepflasterte Fläche erstreckte sich bis über die Grenze zu Grundstück Nr. 001



und an der südlichen Grundstücksgrenze von Grundstück Nr. 002 waren zwei Parkfelder vorgesehen.

**b)** Innert der Auflagefrist vom 16. bis 29. September 2020 erhoben die A.\_\_\_\_AG, W.\_\_\_\_, und B.\_\_\_\_, Z.\_\_\_\_, beide vertreten durch Dr.iur. Andreas Brenner, Rechtsanwalt, und lic.iur. Jürg Bereuter, Rechtsanwalt, beide St.Gallen, jeweils Einsprache gegen das Bauvorhaben. Sie rügten insbesondere, die Anordnung der geplanten Parkplätze habe zur Folge, dass die Zu- und Ausfahrt von bzw. auf Grundstück Nr. 002 entweder rückwärts in die Kantonsstrasse oder rückwärts von der Kantonsstrasse befahren werden würde. Eine derartige Zu- und Ausfahrt auf die Kantonsstrasse sei aber aus Verkehrs-sicherheitsgründen nicht bewilligungsfähig. Um von den geplanten Parkplätzen vorwärts in die Kantonsstrasse einfahren zu können, müsste ein Fahrzeug auf engstem Raum durch mehrere Manöver um 90 Grad gewendet werden. Zudem verunmögliche die geplante Anordnung der Parkfelder eine gleichzeitige Benutzung der beiden. Wäre eine gleichzeitige Benutzung beider Parkfelder dennoch möglich, so sei die Sicht eingeschränkt und die erforderlichen Sichtweiten seien nicht mehr gegeben. Ausserdem würden die engen Platzverhältnisse und das dadurch verursachte Rangieren der Fahrzeuge zu erheblichen Lärmimmissionen im Sinn von Art. 684 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (SR 210; abgekürzt ZGB) führen.

**c)** Am 24. März 2021 wurden die Baugesuchunterlagen dem Strasseninspektorat des Kantons St.Gallen zur Prüfung und Genehmigung eingereicht. Dieses kam im Zug der Vorprüfung zum Schluss, dass die vorgesehene (und bereits umgesetzte) Parkierung sowie die Zu- und Wegfahrt nicht bewilligungsfähig sei. Nach mehreren Projektanpassungen erteilte das Strasseninspektorat des Kantons St.Gallen letztlich mit Verfügung vom 12. Oktober 2021 die Zustimmung nach Art. 63 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) für die Zufahrt in die Kantonsstrasse. Als massgebend für die Bauausführung und integraler Bestandteil der strassenpolizeilichen Bewilligung wurde der Situationsplan Sichtweiten sowie der Situationsplan Schleppkurven, beide im Massstab 1:500 und datiert vom 3. August 2021, erklärt. Die Parkplätze sollten somit im Vergleich zur ursprünglichen Baueingabe im Westen des Grundstücks neben dem Gebäude auf Grundstück Nr. 001 und die Ein- und Ausfahrt in Richtung Osten verschoben werden.

**d)** Mit Beschluss vom 21. Februar 2022 erteilte der Gemeinderat Z.\_\_\_\_ die Baubewilligung unter Bedingungen und Auflagen und wies die Einsprache der A.\_\_\_\_AG und B.\_\_\_\_ ab. Zur Begründung wurde ausgeführt, der Bewilligung des Bauvorhabens stünden keine öffentlich-rechtlichen Sachverhalte entgegen. Die Verfügung des Strasseninspektorats des Kantons St.Gallen vom 12. Oktober 2021 wurde zum Bestandteil der Baubewilligung erklärt. Zudem wurden in Ziff. 3.2 der Baubewilligung und gemäss dem Situationsplan vom 3. August



2021 Sichtzonen als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen im Sinn von Art. 102 Abs. 2 StrG verfügt.

### **C.**

Gegen diesen Beschluss erhoben die A.\_\_\_\_AG (Rekursverfahren-Nr. 22-1703, im Folgenden Rekurs 1) sowie B.\_\_\_\_ (Rekursverfahren-Nr. 22-1701, im Folgenden Rekurs 2) durch ihren Rechtsvertreter Dr.iur. Andreas Brenner, jeweils mit Schreiben vom 14. März 2022 Rekurs beim Bau- und Umweltdepartement. Mit gemeinsamer Rekursergänzung vom 14. April 2022 werden folgende Anträge gestellt:

1. Der Entscheid des Gemeinderats Z.\_\_\_\_ vom 21. Februar 2022 Bauentscheid (Baugesuch Nr. 2020-0093) sei aufzuheben.
2. Die beiden Rekursverfahren Nrn. 22-1701 und 22-1703 seien zu vereinigen.
3. Unter Kosten- und Entschädigungsfolge, zuzüglich Mehrwertsteuerzuschlag.

Zur Begründung wird geltend gemacht, die Verkehrssicherheit der geplanten Grundstücksein- und ausfahrt sei aufgrund der ungenügenden Knotensichtweiten nicht gegeben. Ausserdem sei die Befahrbarkeit der gepflasterten Fläche nicht gewährleistet. Weiter seien die Parkplätze nicht ausreichend dimensioniert, die strassenpolizeiliche Bewilligung sei unzureichend begründet und berücksichtige nicht sämtliche Aspekte der Verkehrssicherheit. Ausserdem sei durch die geplante Gestaltung der Parkplätze ein intensives Rangieren notwendig, was übermässige Lärmimmissionen im Sinn von Art. 684 ZGB zur Folge hätte.

### **D.**

**a)** Mit Vernehmlassung vom 26. April 2022 beantragt die Rekursgegnerin 2 durch ihren Rechtsvertreter, die Rekurse 1 und 2 unter Kostenfolge abzuweisen. Zur Begründung wird geltend gemacht, die Norm 640 273a des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), Zürich, sehe bei einer Zufahrtsgeschwindigkeit von 50 km/h eine Knotensichtweite von 50 bis 70 m vor. Mit 60 m liege die festgelegte Knotensichtweite also im vorgegebenen Rahmen. Auch reiche die geplante Knotensichtweite für Fussgänger von 15 m aus, da sich Schulkinder nicht ständig, sondern nur während wenigen, kurzen Zeiträumen auf dem Schulweg befänden. Ausserdem würden nicht alle unter zwölfjährigen Kinder auf dem Trottoir fahren. Weiter ergebe sich aus den Schleppkurvennachweisen, dass der Parkplatz in Richtung Westen senkrecht und in Richtung Osten (violette Linie im Plan Schleppkurve, Massstab 1:200 datiert vom 3. August 2021) beinahe senkrecht verlassen werden könne. Dadurch stehe der Ausfahrtswinkel den angegebenen Sichtweiten nicht entgegen. Betreffend die Dimensionierung der Parkplätze gelte es festzuhalten, dass die VSS-Normen zwar ein anerkanntes Hilfsmittel für die Abklärung der Ver-



kehrssicherheit seien, daraus jedoch keine zwingenden Mindestanforderungen abgeleitet werden könnten. Massgeblich sei vorliegend insbesondere, dass die ausfahrenden Fahrzeuge über eine ausreichende Sicht verfügen, was dargelegt worden sei. Ein allfälliger Lärm bei Parkmanövern sei gemessen an den örtlichen Gegebenheiten einer vielbefahrenen Kantonsstrasse vernachlässigbar. Entsprechende Immissionen könnten nicht als übermässig im Sinn von Art. 684 ZGB gelten.

**b)** Mit Vernehmlassung vom 19. Mai 2022 teilt die Vorinstanz – ohne Antragsstellung – mit, auf eine Stellungnahme in den Rekursen 1 und 2 zu verzichten.

**c)** Mit Amtsbericht vom 25. Mai 2022 führt das kantonale Tiefbauamt (TBA) aus, es treffe zu, dass die Normvorgaben bezüglich der Breite der Zufahrt nicht ganz eingehalten, sondern die Vorgaben um 0,5 m unterschritten seien. Grund hierfür sei der vorhandene Zaun, welcher absichtlich an dieser Stelle angebracht worden sei, um den Schleppkurven- bzw. Ein- und Ausfahrtsbereich einzugrenzen und so auch als Schutz des Trottoirs diene. Ein solches Vorgehen sei insbesondere bei speziell geschnittenen Grundstücken wie dem vorliegenden und bei derart wenigen Parkplätzen gängige Bewilligungspraxis des kantonalen Strasseninspektorates. Da zudem die ohnehin geringe Anzahl Fahrten bei kleinen Erotikbetrieben wie dem rekursgegenständlichen hauptsächlich ausserhalb der Hauptverkehrszeiten stattfinden würden, sei ein Abweichen von der Norm verhältnismässig und vertretbar. Betreffend die Sichtweiten auf Motorfahrzeuge seien nach der Praxis des TBA bei einer Zufahrtsgeschwindigkeit von 50 km/h 60 m für den Sichtweitennachweis auf die Fahrbahn anzusetzen. 70 m würden nur bei den gemäss der Norm definierten ungünstigen Bedingungen verlangt. Die beabsichtigte Dimensionierung der Parkfelder entspreche der Norm und sei bewilligungsfähig. Insgesamt lägen zwar Abweichungen von der Norm vor, diese seien jedoch aufgrund der aussergewöhnlichen Grundstückssituation und der kaum vorhandenen Auswirkungen auf den Verkehr der Kantonsstrasse verhältnismässig und unkritisch. Entsprechend sei die strassenpolizeiliche Bewilligung gerechtfertigt.

#### **E.**

**a)** Das Bau- und Umweltdepartement führte am 23. Juni 2022 in Anwesenheit der Verfahrensbeteiligten sowie Vertretern des TBA einen Augenschein durch.

**b)** Mit Eingabe vom 14. Juni 2022 lassen sich die Rekurrenten 1 und 2 durch ihren Rechtsvertreter zum Augenscheinprotokoll vernehmen. Ebenfalls am 14. Juni 2022 reichen die Rekurrenten 1 und 2 durch ihren Rechtsvertreter eine Replik ein. Sie verweisen unter anderem darauf, das TBA gehe gemäss seinem Amtsbericht vom 25. Mai 2022 davon aus, dass es sich um eine Anpassung von rechtskräftig bewilligten Parkplätzen handle. Die Parkplätze auf Grundstück Nr. 001 seien aber nie bewilligt worden. Dies habe Einfluss auf die Beurteilung



der Bewilligungsfähigkeit und zeige, dass die Ausgangslage des Amtsberichts nicht genügend geprüft worden sei. Entsprechend falle auch das Argument des TBA, wonach die geplante Zufahrt eine Verbesserung der jetzigen Situation sei, dahin, da der Parkplatz nicht von drei auf zwei Parkfelder reduziert werde, sondern es erstmals zwei Parkfelder zu bewilligen gelte. Zudem sei die Ein- und Ausfahrt zu schmal bemessen, da bei Grundstückszufahrten mit Gegenverkehr ein Kreuzen im Einmündungsbereich möglich sein müsse. Trotz Unterschreitens der einzuhaltenden Norm habe das TBA mit einer analogen Anwendung der Ausnahmegewilligung zur Unterschreitung des Strassenabstands die Bewilligung begründet. Beim Argument der speziellen Grundstücksform und der geringen Anzahl Fahrten handle es sich aber nicht um Ausnahmegründe.

#### **F.**

Auf die weiteren Ausführungen der Verfahrensbeteiligten in den vorgenannten Eingaben wird – soweit erforderlich – in den Erwägungen eingegangen.

### **Erwägungen**

#### **1.**

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

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

**1.3** Die Frist- und Formerfordernisse von Art. 47 Abs. 1 und Art. 48 VRP sind erfüllt. Die Rekursberechtigung ist gegeben (Art. 45 VRP). Auf die Rekurse ist einzutreten.

#### **2.**

Am 1. Oktober 2017 ist das Planungs- und Baugesetz (sGS 731.1; abgekürzt PBG) in Kraft getreten und das Baugesetz vom 6. Juni 1972 (nGS 8, 134; abgekürzt BauG) aufgehoben worden (Art. 172 Bst. a PBG). Der erstinstanzliche Einsprache- und Baubewilligungsentscheid erging am 21. Februar 2022. Mithin sind vorliegend grundsätzlich die Bestimmungen des PBG anwendbar, sofern sie gemäss Anhang zum Kreisschreiben „Übergangsrechtliche Bestimmungen im PBG“ vom 8. März 2017 (Baudepartement SG, Juristische Mitteilungen 2017/I/1) als unmittelbar anwendbar erklärt werden. Im Übrigen gelangen weiterhin das Baugesetz und das entsprechende Baureglement zur Anwendung.



### 3.

Die Rekurrenten machen geltend, die Umgestaltung der Ein- und Ausfahrt sei nicht verkehrssicher und deshalb nicht bewilligungsfähig.

**3.1** Die Rekurrenten 1 und 2 bringen vor, die Fahrzeuge müssten die Zu- und Ausfahrt auf die Kantonsstrasse jeweils vorwärts passieren, damit die neue Zu- und Ausfahrt und somit auch die Parkplätze bewilligungsfähig seien. Aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse würden die parkplatznutzenden Fahrzeuge die Ein- und Ausfahrt aber wohl auch rückwärts passieren müssen. Ausserdem sei die geplante Ein- und Ausfahrt zu wenig breit. Zudem könnte gemäss dem Baueingabeplan Sichtweiten (Massstab 1:500, datiert vom 3. August 2021) ein Fahrzeug, welches die Zu- und Ausfahrt senkrecht verlasse, für den Motorfahrzeugverkehr beidseitig Sichtweiten von 60 m, für Fussgänger gegen Westen 25 m sowie gegen Osten 15 m einhalten. Dies sei weder für den Motorfahrzeugverkehr noch für die Fussgänger ausreichend. Gemäss der VSS Norm 40 273a «Knoten. Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene» sei bei einer Zufahrtsgeschwindigkeit von 50 km/h eine Knotensichtweite von 50 bis 70 m einzuhalten. Weiter sei es seit 1. Januar 2021 unter zwölfjährigen Kindern gestattet, auf Fusswegen und Trottoirs Rad zu fahren. Somit müsse für diese insbesondere gegen Osten eine Knotensichtweite von 25 m eingehalten werden. Dies und die Sichtweite von 70 m auf den Motorfahrzeugverkehr würden die Verfügung einer Sichtzone über das Grundstück der Rekurrentin 1 bedingen. Da die Rekurrentin 1 mit einer solchen Sichtzonenverfügung aber nicht einverstanden sei und die Voraussetzungen für eine behördliche Anordnung der Sichtzonen nicht gegeben seien, könne das Baugesuch nicht bewilligt werden.

**3.2** Nach Art. 19 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (SR 700; abgekürzt RPG) ist Land insbesondere dann erschlossen, wenn die für die betreffende Nutzung hinreichende Zufahrt besteht. Da das Bundesrecht nur allgemeine Grundsätze enthält, ergeben sich die Anforderungen an die Erschliessung im Detail aus dem kantonalen Recht (B. HEER, St.Gallisches Bau- und Planungsrecht, Bern 2003, Rz. 508). Nach Art. 67 Bst. a PBG ist Land strassenmässig erschlossen, wenn es über hinreichende Zu- und Wegfahrten verfügt. Diese Bestimmung des PBG ist unmittelbar anwendbar und bedarf keiner Umsetzung im kommunalen Recht (vgl. Anhang zum Kreisschreiben Bst. B.I). Art. 67 Bst. a PBG entspricht jedoch inhaltlich Art. 49 Abs. 2 Bst. a BauG. Damit kann für die Frage der hinreichenden strassenmässigen Erschliessung auf die Rechtsprechung zum BauG abgestellt werden. Eine Zufahrt ist dann als hinreichend zu betrachten, wenn sie tatsächlich so beschaffen ist, dass sie bau- und verkehrstechnisch der bestehenden und der geplanten Überbauung genügt, den zu erwartenden Fahrzeugen und Fussgängern sicheren Weg bietet und von den öffentlichen Diensten (namentlich Feuerwehr, Sanität, Kehrtafelfuhr und Schneeräumung) ungehindert benützt werden kann und – wenn sie über fremdes Grundeigentum führt – rechtlich gesichert ist (vgl. HEER, a.a.O., Rz. 513). Weitergehende Konkretisie-



rungen, insbesondere hinsichtlich der Dimensionierung von Erschliessungsstrassen, hat das st.gallische Recht nicht getroffen (VerwGE B 2012/216 vom 22. Mai 2013 Erw. 3 mit weiteren Hinweisen; BDE Nr. 96/2020 vom 13. Oktober 2020 Erw. 5.2.3 mit Hinweisen; BDE Nr. 124/2020 vom 10. Dezember 2020 Erw. 9.1 mit Hinweisen).

**3.3** Soweit dem kantonalen Recht keine besonderen Regeln zu entnehmen sind, darf für die Auslegung und Anwendung von Art. 49 Abs. 2 Bst. a BauG bzw. Art. 67 Bst. a PBG auf den Gehalt von Art. 19 Abs. 1 RPG abgestellt werden. Art. 19 Abs. 1 RPG will mit dem Erfordernis der ausreichenden Erschliessung vor allem polizeiwidrige Zustände verhindern (EJP/BRP, Erläuterungen RPG, Bern 1981, N 6 zu Art. 19). Es soll sichergestellt sein, dass keine Bauten entstehen, die wegen fehlender Zufahrten sowie Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen feuer- und gesundheitspolizeiliche Gefahren bieten oder sonstige öffentliche Interessen gefährden. Die Erschliessung muss stets die Verkehrssicherheit der Benutzer (Fussgänger, Radfahrer, Motorfahrzeugfahrer, öffentliche Dienste) gewährleisten sowie den Anforderungen des Natur- und Heimatschutzes, des Umweltschutzes sowie weiteren wichtigen Anforderungen der Raumplanung (wie häuslicher Bodennutzung) genügen. Was als hinreichende Erschliessung gilt bzw. welche Anforderungen eine Zufahrt zu erfüllen hat, hängt von der beanspruchten Nutzung des Erschliessungsgebiets sowie von den massgeblichen Umständen des Einzelfalls ab, also in erster Linie von den örtlichen Gegebenheiten und von der Art und Zahl der Gebäude, zu denen die Zufahrt führt. Zur Zufahrt gehört dabei nicht nur das Verbindungsstück von der öffentlich zugänglichen Strasse zum Grundstück, sondern ebenso die weiterführende öffentliche Strasse, soweit der Besucher sie zwingend als Zufahrt benutzen muss. Die Beurteilung der im Einzelfall verlangten Erschliessung wird durch das Verhältnismässigkeitsprinzip bestimmt. Weil die Anforderungen an eine genügende Erschliessung von den massgeblichen Umständen des Einzelfalls abhängen, ist klar, dass beispielsweise Anforderungen an eine genügende Erschliessung in einer Wohnzone andere sind als in einer Industriezone. Ebenso unterscheiden sich die Anforderungen an Erschliessungsanlagen in Berggebieten von jenen in Städten und ihren Agglomerationen (BDE Nr. 124/2020 vom 10. Dezember 2020 Erw. 9.2 mit Hinweisen).

**3.4** Für die Beurteilung der technischen Anforderungen einer Erschliessungsanlage werden zwar in der Regel die Normblätter der VSS beigezogen. Die bundesgerichtliche Rechtsprechung anerkennt die VSS-Normen in ständiger Rechtsprechung aber nicht als Ersatz für eine gesetzliche Grundlage, sondern lediglich als Hilfsmittel für die Prüfung der sich bei der Abklärung des öffentlichen Interesses stellenden Frage, ob eine bestimmte Anlage den Anforderungen der Verkehrssicherheit genügt. Weil es sich dabei nur um Richtlinien handelt, deren Anwendung im Einzelfall vor den allgemeinen Rechtsgrundsätzen standhalten muss, dürfen diese nicht schematisch und unbesehen der konkreten Verhältnisse zur Anwendung gebracht werden. Zu kommunalem Recht, und folglich zu öffentlich-rechtlichen Bauvorschriften,



werden die VSS-Normen nur durch direkten Verweis im kommunalen Baureglement (VerwGE B 2018/246 vom 8. Juli 2019 Erw. 5.2 mit Hinweisen; BDE Nr. 96/2020 vom 13. Oktober 2020 Erw. 5.2.5 mit Hinweisen; BDE Nr. 124/2020 vom 10. Dezember 2020 Erw. 9.3).

**3.5** Gemäss der VSS-Norm 40 050 (gültig seit 31. August 2019) wird als Grundstückzufahrt eine für die Benützung mit Strassenfahrzeugen bestimmte Verbindung (private Ein- und Ausfahrt) zwischen einer öffentlichen, vortrittsberechtigten Strasse und einem anliegenden Grundstück mit kleinem Verkehrsaufkommen verstanden. Die Empfehlungen in dieser Norm beziehen sich auf Grundstücke mit bis etwa 40 Parkfeldern bzw. Abstellplätzen für Personenwagen (VSS-Norm 40 050, Art. 1 und 3). Die Rekurrenten bringen vor, es sei nicht klar, wieso die rekursgegenständliche Ein- und Ausfahrt als Typ B qualifiziert worden sei. Nach der VSS-Norm 40 050 werden drei Typen von Grundstückszufahrten A, B und C unterschieden. Die Festlegung des Typs der Grundstückseinfahrt erfolgt anhand der Qualifikation der Verbindungsstrasse vom betroffenen Grundstück zur vortrittsberechtigten Strasse. Im vorliegenden Fall ist die einzige Verbindungsstrasse zwischen den Grundstücken Nrn. 001 und 002 und der Kantonsstrasse die G.\_\_\_\_strasse selbst. Die Kantonsstrasse ist als HauptsamY.\_\_\_\_trasse zu qualifizieren, welche zu einem Grundstück mit zwei Parkplätzen führt, weshalb die fragliche Grundstückszufahrt als Typ B einzustufen ist (vgl. Tabelle 1 VSS-Norm 40 050). Je nach Grundstückszufahrtstyp gelten unterschiedliche geometrische und betriebliche Anforderungen (VSS-Norm 40 050, Art. 5). Für Typ B wird unter anderem empfohlen nur vorwärts ein- und auszufahren sowie dass das Kreuzen im Einmündungsbereich möglich und dass die Breite der Grundstückszufahrt mit Gegenverkehr 5 m breit sein sollte.

**3.5.1** Hinsichtlich einer allfälligen Verkehrsgefährdung durch die Zu- bzw. Wegfahrt vom Autoabstellplatz in die G.\_\_\_\_strasse gehen die Rekurrenten zwar zu Recht davon aus, dass die Beurteilung einer Verkehrsgefährdung bei bestehenden und bei neuen Ein- und Ausfahrten nach demselben Massstab zu erfolgen hat. Vorliegend ist aufgrund des Bestrebens zur Einhaltung diverser VSS-Normempfehlungen – nebst der VSS-Norm 40 050 betreffend die Grundstückszufahrt, unter anderem auch jene zur Beurteilung der Sichtverhältnisse, welche ein möglichst senkrechtes Einfahren verlangt – sowie aufgrund der erstellten Schleppkurvennachweise eine 4,5 m anstatt gemäss der Normvorgabe 5 m breite Einfahrt eingeplant worden. Es zeigt sich, dass sich einige Richtlinien überschneiden und es unterliegt keinem Zweifel, dass die Ein- und Ausfahrt in die G.\_\_\_\_strasse nicht vollends sämtlichen Normvorgaben entspricht. Jedoch dient die fragliche Ein- und Ausfahrt lediglich zwei Aussenparkplätzen, weshalb nicht mit regelmässigem Gegenverkehr oder Kreuzungsfällen zu rechnen ist. Weiter wird nach der VSS-Norm 40 201 "Geometrisches Normalprofil, Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer" für den Begegnungsfall von zwei Personenfahrzeugen eine Strassenbreite von 4,4 m verlangt. Die fragliche Zufahrt genügt dieser Anforderung. Ausserdem hat sich am Augenschein gezeigt, dass die G.\_\_\_\_strasse



im besagten Abschnitt übersichtlich und relativ gerade verläuft und die Sichtverhältnisse gegen Westen gut sind. Soweit die Rekurrenten auf Fussgänger, Benützer fahrzeugähnlicher Geräte (fäG) oder unter zwölfjährige Kinder hinweisen, wird deren Sicherheit durch den "zusätzlichen" und seit Jahren benutzten Abstellplatz nicht wesentlich beeinträchtigt.

**3.5.2** Gemäss VSS-Norm 40 050 Art. 5 wird bei Grundstückszufahrtstyp B unter anderem empfohlen, nur vorwärts ein- und auszufahren. Die Rekurrenten bestreiten, dass ein Wenden und somit ein Vorwärtsausfahren von Grundstück Nr. 002 oder das zur Einhaltung der Sichtweiten senkrechte Aufstellen im Zufahrtbereich möglich sei. Die vom TBA erstellten Schleppkurvennachweise und Manöver seien nicht umsetzbar sofern nicht bereits teilweise auf das Trottoir oder gar die Strasse gefahren werde, um die gewünschte Ausgangsposition zu erreichen. Damit sei unklar, ob aufgrund der engen Platzverhältnisse die geplanten Manöver überhaupt erfolgen können. Würden die Manöver nicht wie geplant durchgeführt werden können, führe dies dazu, dass die Parkplätze nicht durch die geplante Zu- und Ausfahrt, sondern über die Stellplatten oder gar rückwärts in die Kantonsstrasse verlassen würden. Weiter seien auch die Planunterlagen unvollständig. Der Baugesuchsplan Schleppkurven zeige den Fall, wenn ein Fahrzeug, welches vorwärts im Parkfeld stehe, das Grundstück in westlicher Richtung verlassen möchte, nicht.

**3.5.3** Das TBA hat seinem Amtsbericht diverse Schleppkurvennachweise zum Beweis der Befahrbarkeit der Parkfläche beigelegt. Es führt aus, dass sich daraus zwar auch ergebe, dass ein senkrecht Aufstellen eines Fahrzeugs bei der Einfahrt auf die Kantonsstrasse nicht in allen Fällen zu 100% möglich sei, ein vorgängiges Beobachten des Trottoirs aber beim Ausfahren vom nördlicheren Parkplatz über die Seiten- und Rückspiegel möglich sei. Beim Verlassen des südlicheren Parkplatzes sei aufgrund des grösseren Rangierradius ein fast senkrecht Aufstellen bei der Ein- und Ausfahrt möglich. Vor diesem Hintergrund und auch aufgrund der Tatsache, dass nur mit wenigen Fahrten zu rechnen sei, handle es sich aus Sicht des TBA um eine vertretbare Zufahrtslösung, die unter dem Aspekt des Verhältnismässigkeitsprinzips bewilligt werden könne. Alle zur Ein- und Ausfahrt sowie zum Befahren der Parkplätze notwendigen Schleppkurven würden funktionieren.

**3.5.4** Von Amtsberichten wird nur dann abgewichen, wenn dafür stichhaltige Gründe bestehen. Dies wäre etwa der Fall bei offensichtlichen Mängeln und Widersprüchen (Baudepartement SG, Juristische Mitteilungen 2010/III/4; BDE Nr. 60/2020 vom 10. Juli 2020 Erw. 8.6.1). Die Ausführungen der kantonalen Fachstelle zu den notwendigen Manövern und den Schleppkurvennachweisen sowie die allgemeinen Erläuterungen der Fachbehörde zur Verkehrssicherheit der Ein- und Ausfahrt sind überzeugend. Den dem Amtsbericht beigelegten Plänen sind alle für die Befahrbarkeit der Parkplätze notwendigen Manöver



und Schleppkurvenachweise zu entnehmen. Das TBA erstellt derartige Pläne mit der Schleppkurvensimulationssoftware "Auto turn 11", die den Flächenbedarf von Fahrzeugen ermittelt und so die Befahrbarkeit einer Verkehrsfläche nachweist. Anhand dieser softwaregestützten dynamischen Ermittlung wird das jeweilige Bemessungsfahrzeug auf einer Fahr-/Leitlinie geführt und schrittweise die jeweilige Fahrzeugposition bestimmt. Wie die Rekurrenten festgestellt haben erscheinen die Fahr-/Leitlinien teilweise "eckig". Dabei handelt es sich aber um die von der Schleppkurvensimulationssoftware berechneten und abgebildeten Fahrspuren der Karosserie (Aussenlinie) und der Räder (Innenlinie). Es ist allgemein bekannt, dass "eckige" Fahrspuren entstehen, wenn die Räder eines Fahrzeugs bewegt werden, ohne dass das Fahrzeug fährt. Auch dies bildet die Schleppkurvensimulationssoftware ab. Entsprechend handelt es sich bei den "eckigen" Schleppkurvenachweisen nicht um fehlerhafte, sondern lebensnah erstellte Fahrspuren bzw. Leitlinien. Ausserdem werden in einer Schleppkurvensimulation vorwiegend die für den Lenker komplexeren Fahrmanöver abgebildet. Erfahrungsgemäss ist das Linkseinbiegen für einen Autofahrer aufgrund des notwendigen Überquerens der rechten Fahrspur komplexer und mit mehr Rangieren verbunden, als das Rechtseinbiegen. Wenn der Schleppkurvenachweis für das Linksabbiegen vorliegt, so ist erfahrungsgemäss auch ein Rechtsabbiegen möglich, ohne dass dafür ein zusätzlicher Schleppkurvenachweis erstellt werden muss. Es bestehen somit keine stichhaltigen Gründe, um von der Einschätzung der kantonalen Fachstelle abzuweichen. Daran ändert auch nichts, dass am Augenschein seitens der Rekursgegnerin 2 erklärt worden ist, dass die im Erotikbetrieb arbeitenden Frauen ihre Arbeitszeiten selbst festlegen könnten und damit auch mit Verkehr zu den Haupttageszeiten zu rechnen sei und nicht, wie vom TBA im Amtsbericht angenommen, nur nachts. Der geplante kleine Erotikbetrieb mit zwei Frauen führt unbeachtlich der jeweiligen Tageszeit nicht zu einem die Kantonsstrasse beeinträchtigenden Mehrverkehr, der einer strassenpolizeilichen Bewilligung entgegenstünde. Die Rüge der Rekurrenten erweist sich als unbegründet.

**3.5.5** Damit ist erstellt, dass die geplante Ein- und Ausfahrt hinsichtlich ihrer Breite befahrbar ist und dass ein Wenden auf der gepflästerten Fläche sowie ein verkehrssicheres Vorwärtseinfahren in die Kantonsstrasse möglich ist. Somit ist abschliessend zur Beurteilung der Verkehrssicherheit zu prüfen, ob die erforderlichen Sichtweiten gegeben sind.

**3.6** Betreffend die Sichtweiten führt das TBA im Amtsbericht vom 25. Mai 2022 – gestützt auf die VSS-Normen 40 090b "Projektierung, Grundlagen – Sichtweiten" und 40 273a "Knoten – Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene" – aus, dass bei Knoten mit signalisierter Vortrittsregelung innerorts die Beobachtungsdistanz grundsätzlich 3 m betrage. Bei bestehenden Bauten und Anlagen könne die Beobachtungsdistanz aber auf 2,5 m reduziert werden. Die minimale Sichtweite auf Motorfahrzeuge bei einer Zufahrtsgeschwindigkeit von maximal 50 km/h betrage 50–70 m. Die minimale Sichtweite auf Fussgänger



und fäG betrage bei einem Längsgefälle von 3% 15 m und die minimale Sichtweite auf leichte Zweiräder bei einem Längsgefälle von 0% 25 m. In den Baugesuchunterlagen sei eine Sichtweite von 60 m auf Motorfahrzeuge und eine Sichtweite von 25 m respektive 15 m auf das Trottoir nachgewiesen. Das TBA habe entschieden als gängige Praxis bei übersichtlichen Verhältnissen 60 m bei 50 km/h für den Sichtweittennachweis auf die Fahrbahn anzusetzen. Hinzukomme, dass das TBA auf eine Durchsetzung der erhöhten Sichtweiten aus Verhältnismässigkeitsgründen verzichtet habe. Eine Durchsetzung der erhöhten Sichtweiten würde nämlich das Grundstück der Rekurrentin 1 mit einer Sichtzonenverfügung belasten. Aufgrund der Sichtzonenverfügung müsste auch die Werbetafel der Rekurrentin 1 entfernt werden. Da die Rekurrentin 1 aber bereits über eine eigene Sichtzone auf ihrem Grundstück verfügt, habe es das TBA im konkreten Fall für verhältnismässig gehalten, auf die Durchsetzung der erhöhten Sichtzonen – auch zugunsten der Rekurrentin 1 – zu verzichten. Weiter sei es zwar korrekt, dass das senkrechte Aufstellen nicht immer möglich sei. Aufgrund der Möglichkeit, das Trottoir über die Seiten- und Rückspiegel vorgängig zu beobachten, sei dieser Aspekt aus Sicht des kantonalen Strasseninspektorates aufgrund der bereits wenig zu erwartenden Fahrten im konkreten Fall vertretbar.

**3.7** Demgegenüber bringen die Rekurrenten vor, der Beobachtungspunkt sei falsch festgesetzt worden, weshalb alle Sichtzonenachweise fehlerhaft und ungenügend seien. Da es sich bei dem neu zu bewilligenden Parkplatz nicht um eine bestehende Baute oder Anlage handle, müsse der Beobachtungspunkt 3 m betragen. Zudem könne gemäss den Baueingabeplänen ein Fahrzeug, welches die Zu- und Ausfahrt senkrecht verlasse, für den Motorfahrzeugverkehr beidseitig Sichtweiten von 60 m und für Fussgänger gegen Westen 25 m, gegen Osten aber lediglich 15 m einhalten. Dies sei weder für den Motorfahrzeugverkehr, noch für Fussgänger ausreichend. Einerseits handle es sich bei der G.\_\_\_\_strasse um eine vielbefahrene Strasse, weshalb für den Motorfahrzeugverkehr der Maximalwert der Norm einzuhalten sei. Ausserdem sei die Sichtweite auf Fussgänger gegen Osten unzureichend, weil es seit 1. Januar 2021 unter zwölfjährigen Kindern teilweise erlaubt sei, auf dem Trottoir zu fahren. Zu deren Schutz müsse eine Sichtweite von 25 m eingehalten werden.

**3.8** Am Rekursaugenschein vom 23. Juni 2022 erklärte der Vertreter des TBA betreffend die Sichtweiten hätten gerade die Gemeinden im Zusammenhang mit der Erarbeitung der "Arbeitshilfe für strassenpolizeiliche Bewilligungen" eine pragmatischere Lösung, insbesondere für die unter zwölfjährigen velofahrenden Kinder gefordert. Diese dürfen seit 1. Januar 2021 auf dem Trottoir Velofahren, die entsprechende VSS-Norm sei aber noch nicht angepasst worden. Nachdem der Kantonsingenieur eine Umfrage zur Handhabung der Sichtweiten bei allen Ostschweizer Kantonen durchgeführt habe, sei aufgrund der relativ einheitlichen Rückmeldungen der anderen Kantone festgelegt worden, dass weiterhin die Sichtweiten auf das Trottoir gemäss Norm angewendet würden. Die Velofahrer würden somit wie fäG's betrachtet



und müssten ebenfalls vorsichtig auf dem Trottoir fahren. Die Arbeitshilfe für strassenpolizeiliche Bewilligungen sei so von der Vereinigung St.Galler Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten (VSGP) inzwischen abgeseget worden. Gleiches gelte auch für die Sichtweiten auf Motorfahrzeuge, bei der generell der mittlere Wert gemäss Norm angewendet werde. Im vorliegenden Fall also 60 m bei 50 km/h. 70 m kämen nur bei den gemäss der VSS-Norm definierten ungünstigen Bedingungen zum Einsatz; dies sei hier aber nicht der Fall. Da sich die Sichtweite der Ausfahrt auf Grundstück Nr. 002 mit derjenigen des Nachbargrundstücks Nr. 1891 (Rekurrentin 1) überlappe, liege faktisch sowieso eine längere Sichtweite vor.

**3.9** Die VSS-Norm 40 273a "Knoten – Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene" (gültig seit 31. März 2019) hält fest, dass der Beobachtungspunkt, von welchem aus ein Fahrzeuglenker den Verkehr vor dem Einfahren an einem Knoten beobachtet, innerorts 3 m betragen soll. Massnahmen im Falle einer Unterschreitung dieser 3 m empfiehlt die Norm erst, wenn die Beobachtungsdistanz kleiner als 2,5 m ist. Darüber hinaus gilt der Grundsatz der 3 m auch für stärker frequentierte Strassen als der G.\_\_\_\_strasse. Wenn die Norm eine Sichtweite auf den Motorfahrzeugverkehr von 50 bis 70 m vorsieht, so ist im Einzelfall zu beurteilen, welche Distanz zwischen 50 und 70 m einzuhalten ist. Vorliegend hat das TBA glaubwürdig dargelegt, weshalb bei der fraglichen Ausfahrt der Mittelwert von 60 m Sicht auf die Fahrbahn ausreicht. Auch in Bezug auf die unter zwölfjährigen Kindern können die Rekurrenten keine absolute Sichtweite von 25 m ableiten, da die Norm noch nicht angepasst wurde. Entsprechend stehen sich die Sichtweiten auf das Trottoir für Fussgänger und fäG und diejenige auf Velofahrer gegenüber. Vor diesem Hintergrund hat sich das TBA im konkreten Fall dafür entschieden, dass die Einhaltung der Sichtweiten auf die fäG ausreichend sei. Aufgrund einer fehlenden Norm, der eingehaltenen Richtwerte für die fäG und den sich überlappenden Sichtweiten auf den benachbarten Grundstücken hat das TBA plausibel dargelegt, dass die Ausfahrt als verkehrssicher zu beurteilen ist.

**3.10** Damit ist erstellt, dass die Ein- und Ausfahrt verkehrssicher ist und die Sichtverhältnisse gegeben sind. Die Rüge der Rekurrenten, die Verkehrssicherheit der geplanten Zufahrt sei nicht gegeben, erweist sich als unbegründet.

#### **4.**

Die Rekurrenten beanstanden zudem, die Dimensionierung der Parkplätze sei ungenügend.

**4.1** Das BauR enthält keine Bestimmung zur Parkierung. Soweit die Dimensionierung der geplanten Parkplätze zu beurteilen ist, ist somit die VSS-Norm 40 291a heranzuziehen. Wie bereits ausgeführt, handelt es sich bei den VSS-Normen jedoch nicht um Rechtssätze, sondern um Verwaltungsanweisungen, die ein anerkanntes Hilfsmittel bei der Frage bilden, ob eine Anlage den Anforderungen der Verkehrssicherheit genügt. Ihre Anwendung im Einzelfall muss indessen dem



Grundsatz der Verhältnismässigkeit standhalten, weshalb sie einem Entscheid nicht ungeachtet der konkreten Verhältnisse zugrunde gelegt werden dürfen (vgl. zum Ganzen VerwGE B 2015/14 vom 20. Januar 2017 Erw. 11.1 mit Hinweisen). Anders liegt der Fall nur, wenn die Normen durch einen statischen Verweis in einem Erlass zu kommunalem Recht werden (VerwGE B 2018/246 vom 8. Juli 2019 Erw. 5.2.), was aber bezüglich der vorliegend anwendbaren Norm nicht der Fall ist (BDE Nr. 24/2021 vom 22. März 2021 Erw. 4.5.1).

**4.2** Die VSS-Norm 40 291a gilt für Parkieranlagen für Personwagen und Lieferwagen mit einem Gewicht bis 3,5 Tonnen. Sie gilt für öffentlich und nicht öffentlich zugängliche Parkieranlagen sowohl auf öffentlichem als auch auf privatem Grund (vgl. Art. 1). Gemäss dieser Norm bemisst sich die ideale Parkfeldbreite anhand verschiedener Faktoren: Es ist unbestritten, dass die Parkierung vorliegend anhand der Komfortstufe A, also für nicht öffentlich zugängliche Parkieranlagen, die mit einem Personenfahrzeug befahren werden, beurteilt wird und dass es sich um Schrägparkplätze mit einem 75° Parkfeldwinkel handelt. Nebst der Komfortstufe und dem Parkfeldwinkel ist die Breite der Fahrgasse zur Bestimmung der notwendigen Parkfeldbreite massgeblich. Die Fahrgasse ist die Verkehrsfläche neben den Parkfeldern für die Zu- und Wegfahrt sowie zum Manövrieren (VSS-Norm 40 291a Art. 4.6). So wird gemäss der Tabelle 3 der Norm für Parkfelder der Komfortzone A mit Parkwinkel von 75° und einer Fahrgasse von 5 m eine Mindestbreite von 2,45 m und eine Länge von 5,3 m empfohlen.

**4.3** Die Rekurrenten bringen vor, für die beiden geplanten Parkfelder sei jedoch lediglich eine Breite von 2 m und eine Länge von 5 m vorgesehen. Zudem seien Parkfelder für rückwärtige Parkmanöver grosszügiger als das Mindestmass auszugestalten.

**4.4** Demgegenüber führte der Vertreter des TBA am Augenschein aus, dass die Mindestbreite von 2,5 m für Parkfelder gemäss der VSS-Norm nur dort gelte, wo die Fahrgasse lediglich 5 m betrage. Dies, weil ein Parkfeld umso breiter sein müsse, je weniger Platz zum Manövrieren beim Parkiervorgang zur Verfügung stehe. Da die Fahrgasse vorliegend aber ca. 11 m breit sei, sei ein manövrieren und anschliessendes Befahren des Parkfelds problemlos möglich. Aus diesem Grund sei die Parkfeldbreite von 2 m ausreichend.

**4.5** Vorliegend ist die Erstellung von zwei Abstellplätzen auf privatem Grund beabsichtigt. Für das Befahren dieser beiden Parkfelder steht eine Fahrgasse von ca. 11 m Breite zur Verfügung, welche nach Ansicht des Fachexperten ausreicht, um die Parkfelder verkehrssicher befahren zu können. Zwar stellen sich die Rekurrenten auf den Standpunkt, die beiden Parkfelder würden die Mindestmasse der VSS-Norm unterschreiten, dem gilt es jedoch entgegenzuhalten, dass die Empfehlungen der VSS-Normen zwar ein anerkanntes Hilfsmittel, nicht aber Rechtssätze, zur Beurteilung der Verkehrssicherheit einer Anlage bilden. Bei der rekursgegenständlichen Parkieranlage handelt es sich



um zwei Parkfelder, welche zwar die Mindestabmessungen gemäss Norm leicht unterschreiten, deren Befahrbarkeit jedoch aufgrund der deutlich grösseren als von der Norm verlangten vorhandenen Fahrgasse von ca. 11 m anstatt der verlangten 5 m ohne weiteres gewährleistet und verkehrssicher ist. Entsprechend ist in diesem Einzelfall unter dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu berücksichtigen, dass dies beiden Parkfelder aufgrund der konkreten örtlichen Verhältnisse verkehrssicher ausgestaltet sind, auch wenn sie nicht exakt der Norm entsprechen.

## **5.**

Weiter rügen die Rekurrenten, das geplante Bauvorhaben würde aufgrund des intensiven Rangierens auf den Parkfeldern übermässige Immissionen nach Art. 684 ZGB verursachen. Vorliegend rügen die Rekurrenten nur den privatrechtlichen Immissionsschutz. Nichtsdestotrotz gilt es zur Beurteilung des privatrechtlichen Immissionsschutzes vorab den öffentlich-rechtlichen zu beurteilen.

**5.1** Nach Art. 7 Abs. 1 der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (SR 814.41; abgekürzt LSV) müssen Lärmemissionen einer neuen ortsfesten Anlage nach den Anordnungen der Vollzugsbehörde so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Bst. a) und dass die von der Anlage allein erzeugten Lärmemissionen die Planungswerte nicht überschreiten (Bst. b). Bei den geplanten Parkplätzen handelt es sich um eine Neuanlage im Sinn von Art. 7 Abs. 1 LSV. Die von dieser Anlage erzeugten Lärmemissionen dürfen folglich die Planungswerte auf den Grundstücken der Rekurrenten nicht überschreiten (BDE Nr. 52/2010 vom 3. September 2010 Erw. 3.8.4.2 und 3.8.4.3). Erfahrungsgemäss handelt es sich bei derartigen privaten Parkieranlagen in Bezug auf den Lärm um Bagatellanlagen, welche nicht zu übermässigen Lärmimmissionen führen (vgl. dazu z.B. BDE Nr. 52/2010 vom 3. September 2010 mit 22 Parkplätzen). Vorliegend handelt es sich um lediglich zwei Aussenparkplätze, weshalb es sich vorliegend sogar um eine sehr kleine Bagatellanlage handelt. Hinzu kommt, dass die Hauptwohnseite des sich auf Grundstück Nr. 1965 befindenden Wohnhauses des Rekurrenten 2, welches südlich von Grundstück Nr. 002 liegt, ebenfalls gegen Süden ausgerichtet ist und somit wohl davon auszugehen ist, dass kaum Wohnräume gegen die Kantonsstrasse und somit gegen die beiden geplanten Aussenparkplätze gerichtet sind. Bei der Liegenschaft der Rekurrentin 1 handelt es sich um eine Gewerbeliegenschaft; einer Autogarage die wohl selbst regelmässig Autos rangiert. Entsprechend ist der von den beiden Aussenparkplätzen ausgehende Lärm in öffentlich-rechtlicher Hinsicht nicht zu beanstanden.

**5.2** Nach Art. 684 Abs. 1 ZGB ist jedermann verpflichtet, bei der Ausübung seines Eigentums, namentlich beim Betrieb eines Gewerbes auf seinem Grundstück, sich aller übermässiger Einwirkungen auf das Eigentum der Nachbarn zu enthalten; verboten sind insbesondere alle schädlichen und nach Lage und Beschaffenheit der Grundstücke oder nach Ortsgebrauch nicht gerechtfertigten Einwirkungen durch



Luftverunreinigung, üblen Geruch, Lärm, Schall, Erschütterung, Strahlung oder durch den Entzug von Besonnung oder Tageslicht (Art. 684 Abs. 2 ZGB). Der von Art. 684 ZGB privatrechtlich geregelte sowie der öffentlich-rechtliche Immissionsschutz stehen zwar grundsätzlich selbständig nebeneinander, dennoch bestehen zwischen den beiden Regelungen Berührungspunkte und Überschneidungen. Insbesondere wenn das nach Lage, Beschaffenheit und Ortsgebrauch gerechtfertigte und zu dulden Mass von Einwirkungen zu ermitteln ist (Art. 684 Abs. 2 ZGB), können öffentlich-rechtliche Vorschriften, insbesondere Bau- und Zonenvorschriften, Normen betreffend Lärmschutz, Luftreinhaltung, Strahlen und Erschütterung eine Rolle spielen. Die rechtsanwendenden Behörden haben in diesem Sinn auf eine Harmonisierung des Immissionsschutzes hinzuwirken (VerwGE B 2014/130 vom 27. November 2015 Erw. 4.2.3 mit Hinweisen).

**5.3** Nachdem vorliegend bereits die Bestimmungen des öffentlich-rechtlichen Immissionsschutzes als eingehalten beurteilt werden, muss dies bezüglich der Lärmimmissionen erst recht unter privatrechtlichen Aspekten gelten, geht die privatrechtliche Regelung doch lediglich vom Durchschnittsmenschen aus, wohingegen der öffentlich-rechtliche Immissionsschutz von Personengruppen mit erhöhter Empfindlichkeit ausgeht. Übermässige Einwirkungen auf das Eigentum der Rekurrenten im Sinn von Art. 684 ZGB sind deshalb nicht zu erwarten. Die Rekurse sind in Bezug auf den Lärmschutz abzuweisen.

## **6.**

Zusammenfassend ergibt sich, dass die beiden Aussenparkplätze sowie die Ein- und Ausfahrt den Anforderungen der Verkehrssicherheit genügen. Die Rekurse erweisen sich deshalb als unbegründet und sind abzuweisen.

## **7.**

**7.1** Nach Art. 95 Abs. 1 VRP hat in Streitigkeiten jener Beteiligte die Kosten zu tragen, dessen Begehren ganz oder teilweise abgewiesen werden. Die Entscheidgebür beträgt je Rekursverfahren Fr. 1'600.–. Die Entscheidgebür wird von der üblichen Gebür für ein Verfahren mit Augenschein etwas reduziert, weil der Augenschein mit demjenigen in einem anderen Rekursverfahren (Verfahren Nr. 22-1704) kombiniert werden konnte (Nr. 20.13.01 des Gebührentarifs für die Kantons- und Gemeindeverwaltung, sGS 821.5). Dem Ausgang des Verfahrens entsprechend sind die amtlichen Kosten den Rekursgegnern zu überbinden.

**7.2** Die beiden von der Bratschi AG, St.Gallen, jeweils am 12. April 2022 geleisteten Kostenvorschüsse von je Fr. 1'800.– sind jeweils anzurechnen und im darüber hinausgehenden Betrag (je Fr. 200.–) zurückzuerstatten.

## **8.**

Rekurrentin 1, Rekurrent 2 und Rekursgegnerin 2 stellen ein Begehren um Ersatz der ausseramtlichen Kosten.



**8.1** Im Rekursverfahren werden ausseramtliche Kosten entschädigt, soweit sie auf Grund der Sach- und Rechtslage notwendig und angemessen erscheinen (Art. 98 Abs. 2 VRP). Die ausseramtliche Entschädigung wird den am Verfahren Beteiligten nach Obsiegen und Unterliegen auferlegt (Art. 98<sup>bis</sup> VRP). Die Vorschriften der Schweizerischen Zivilprozessordnung (SR 272) finden sachgemäss Anwendung (Art. 98<sup>ter</sup> VRP).

**8.2** Die Rekursgegnerin 2 obsiegt mit ihren Anträgen. Da das Verfahren zudem in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht Schwierigkeiten bot, die den Beizug eines Rechtsvertreters rechtfertigen, besteht grundsätzlich Anspruch auf eine ausseramtliche Entschädigung (Art. 98<sup>bis</sup> VRP). Weil keine Kostennote vorliegt, ist die ausseramtliche Entschädigung in Anwendung von Art. 6 in Verbindung mit Art. 22 der Honorarordnung (sGS 963.75) ermessensweise auf insgesamt Fr. 3'000.– bzw. je Rekursverfahren auf Fr. 1'500.– (wiederum vom üblichen Honorar für ein Verfahren mit Augenschein von Fr. 3'250.– auf Fr. 3'000.– reduziert, weil der Augenschein mit demjenigen in einem anderen Rekursverfahren [Verfahren Nr. 22-1704] kombiniert werden konnte) festzusetzen.

Da kein begründeter Antrag um Zusprechung der Mehrwertsteuer gestellt wurde, wird diese aufgrund des per 1. Januar 2019 geänderten Art. 29 HonO nicht zum Honorar hinzugerechnet.

**8.3** Da die Rekurrentin 1 und der Rekurrent 2 mit ihren Anträgen unterliegen, haben sie von vornherein keinen Anspruch auf eine ausseramtliche Entschädigung. Ihre Begehren sind deshalb abzuweisen.

## **Entscheid**

**1.**

- a)** Der Rekurs Nr. 22-1703 der A.\_\_\_\_AG, W.\_\_\_\_, wird abgewiesen.
- b)** Der Rekurs Nr. 22-1701 von B.\_\_\_\_, Z.\_\_\_\_, wird abgewiesen.

**2.**

- a)** Die A.\_\_\_\_AG bezahlt in Rekurs Nr. 22-1703 eine Entscheidgebühre von Fr. 1'600.–.
- b)** Der am 12. April 2022 von der Bratschi AG, St.Gallen, in Rekurs Nr. 22-1703 geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'800.– wird angerechnet und im darüber hinausgehenden Betrag (Fr. 200.–) zurückerstattet.
- c)** B.\_\_\_\_ bezahlt in Rekurs Nr. 22-1701 eine Entscheidgebühre von Fr. 1'600.–.



**d)** Der am 12. April 2022 von der Bratschi AG in Rekurs Nr. 22-1701 geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'800.– wird angerechnet und im darüber hinausgehenden Betrag (Fr. 200.–) zurückerstattet.

**3.**

**a)** Das Begehren der D.\_\_\_\_GmbH um Ersatz der ausseramtlichen Kosten in Rekurs Nr. 22-1703 wird gutgeheissen. Die A.\_\_\_\_AG entschädigt die D.\_\_\_\_GmbH ausseramtlich mit Fr. 1'500.–.

**b)** Das Begehren der D.\_\_\_\_GmbH um Ersatz der ausseramtlichen Kosten in Rekurs Nr. 22-1701 wird gutgeheissen. B.\_\_\_\_ entschädigt die D.\_\_\_\_GmbH ausseramtlich mit Fr. 1'500.–.

**c)** Das Begehren der A.\_\_\_\_AG um Ersatz der ausseramtlichen Kosten in Rekurs Nr. 22-1703 wird abgewiesen.

**d)** Das Begehren von B.\_\_\_\_ um Ersatz der ausseramtlichen Kosten in Rekurs Nr. 22-1701 wird abgewiesen.

Die Vorsteherin

Susanne Hartmann  
Regierungsrätin