



**Fall-Nr.:** B 2015/149  
**Stelle:** Verwaltungsgericht  
**Rubrik:** Verwaltungsgericht  
**Publikationsdatum:** 20.01.2017  
**Entscheiddatum:** 20.01.2017

### **Entscheid Verwaltungsgericht, 20.01.2017**

**Strassenprojekt Gemeindestrasse zweiter Klasse. Art. 31 und 33 StrG (sGS 732.1). Streitig waren die Einhaltung des Strassenabstands ab dem Gebäude auf dem Grundstück des Beschwerdeführers bei der Umsetzung des Projekts sowie die Belastung des Grundstücks des Beschwerdeführers mit einer Sichtlinie. Das Verwaltungsgericht kam unter anderem zum Schluss, der angefochtene Entscheid gehe zutreffend davon aus, dass der reglementarisch festgelegte Strassenabstand lediglich bei neu zu erstellenden Strassen einzuhalten sei und somit im Fall der Sanierung einer bestehenden Strasse nicht zum Tragen komme. Angemessen erscheine der konkret beim Grundstück des Beschwerdeführers realisierte Strassenabstand von 4.75 m auch mit Blick auf die Tatsache, dass der (minimale) Strassenabstand gemäss Art. 104 lit. a StrG im Fall von Gemeindestrasse zweiter Klasse 3 m betrage. Dem vom Beschwerdeführer ins Recht gelegten Entwurf eines Kauf-Vorvertrages lasse sich keine Zusicherung eines Strassenabstandes von 5 m entnehmen. Insgesamt lasse es sich nicht beanstanden, dass die Vorinstanz das Strassenprojekt einschliesslich der Einhaltung eines Strassenabstandes von 4.75 m zum Gebäude auf dem Grundstück des Beschwerdeführers als rechtmässig bestätigt habe. Das Projekt entspreche im Weiteren den Grundsätzen von Art. 32 f. StrG und berücksichtige die privaten Interessen der Anstösser in angemessener Weise. Bestätigung des vorinstanzlichen Entscheids (Verwaltungsgericht, B 2015/149).**

Besetzung

Präsident Eugster; Verwaltungsrichter Linder, Heer, Bietenharder, Zindel;  
Gerichtsschreiber Schmid



St.Galler Gerichte

Verfahrensbeteiligte

**A.Y.,**

**Beschwerdeführer,**

gegen

**Baudepartement des Kantons St. Gallen**, Lämmli brunnenstrasse 54, 9001 St.  
Gallen,

**Vorinstanz,**

**Politische Gemeinde X.,** Gemeinderat,

**Beschwerdegegnerin,**

Gegenstand

**Strassenprojekt K.-strasse (2. Bauetappe)**

**Das Verwaltungsgericht stellt fest:**

**A.**

a. Die K.-strasse ist eine Gemeindestrasse zweiter Klasse in X. Sie erschliesst im Gebiet L. und K. sowohl Wohn- als auch Industriequartiere. Im Jahr 2000 wurde die K.-strasse vom L. bis zur Bahnunterführung SOB saniert. Die Sanierung der verbleibenden



Strecke von der Bahnunterführung SOB bis zur Brücke über den M.-bach bildet Gegenstand des Strassenprojekts „Sanierung K.-strasse 2. Bauetappe“. Diese beinhaltet eine Totalsanierung und einen Ausbau der vorerwähnten Strecke, Strassen- und Umgebungsanpassungen sowie eine Erneuerung des Durchlasses des O.-baches mit Kapazitätssteigerung. Das Projekt weist auf dem ca. 450 m langen Strassenzug ein durchgehendes Trottoir auf, wobei mit dem Einbau eines Rand-/Wassersteins mit einem Anschlag von ca. 7 cm der Fussgängerschutz gewährleistet werden soll. Im Bereich von Ein- und Ausfahrten soll der Randstein abgesenkt werden. Im Hinblick auf eine Aufhebung der Zubringerdienst-Beschränkung sowie für die Gewährleistung der Durchfahrt für Lastwagen ohne Einschränkungen soll die Höhenbeschränkung von 3.5 m bei der Bahnunterführung SOB aufgehoben und ein Lichtraumprofil mit einer Höhe von mindestens 4.4 m realisiert werden. Letzteres erfordert eine Strassenabsenkung im Bereich der Bahnunterführung. Gleichzeitig sollen Anpassungen am O.-bach und an den Vorplätzen der Grundstücke Nr. 000W und 0001W vorgenommen werden. Mit Beschluss vom 25. Oktober 2011 genehmigte der Gemeinderat X. das Strassenprojekt „Sanierung K.-strasse, 2. Etappe“ sowie den Teilstrassenplan „K.-strasse Nr. 0.00“. Innert der Auflagefrist erhob unter anderen A.Y. am 3. Dezember 2011 als Eigentümer des Grundstücks Nr. 002W Einsprache gegen das Projekt (vgl. act. G 9/1b S. 2). Nach Durchführung von Einspracheverhandlungen, welche nicht zu einer einvernehmlichen Lösung führten, beschloss der Gemeinderat X. am 2. Juli 2013 eine Projektänderung mit Verzicht auf die im Projekt von 2011 geplante Mittelinsel. Innert der Auflagefrist erhob A.Y. mit Schreiben vom 31. Juli 2013 Einsprache, mit welcher er die bereits in der ersten Einsprache gestellten Anträge bestätigte (vgl. act. G 9/1b S. 2).

**b.** Mit Entscheid vom 19. November 2013 wies der Gemeinderat X. die Einsprachen gegen das Strassenprojekt und die Projektänderung samt Teilstrassenplan ab. Zur Begründung führte er unter anderem aus, der Fussgängerschutz werde beim Bau der Strasse durch die Schaffung einer sicheren Abgrenzung zwischen Fahrbahn und neuem Trottoir gewährleistet. Eine Umklassierung der K.-strasse in eine Gemeindestrasse erster Klasse sei nicht Bestandteil des Strassenprojekts. Die Benützung der Strasse nach den Vorschriften der Strassenverkehrsgesetzgebung (Aufhebung Fahrverbot Motorwagen und Motorräder sowie Zubringerdienst gestattet) sei ebenfalls nicht Gegenstand des Einspracheverfahrens. Um den Strassenabstand zu vergrössern, habe das Ingenieurbüro Q. AG eine mögliche Kurvenkorrektur geprüft.



Die normgerechte Kurvenverbreiterung bewirke, dass der Strassenabstand im Bereich der Liegenschaften von A.Y. und B.T. und C.T. (Grundstück Nr. 0003W, K.-strasse 04) praktisch unverändert bleibe. Mit dem Projekt würden die Sichtweiten bzw. Sichtzonen vor der Einfahrt der Liegenschaft Nr. 0003W nicht verändert. Die Sichtweite von 50 m gemäss SN 640 273a (Sichtverhältnisse von Knoten) könne nicht erreicht werden. Da es sich um eine bestehende Anlage handle, sei jedoch eine Abweichung von der Norm zulässig. Die Gemeinde habe den Bau einer Rabatte entlang dem neuen Strassenrand im Bereich der Liegenschaft Nr. 0003W geprüft. Der Strassenrand würde damit baulich sichtbar, was die Verkehrssicherheit auf der K.-strasse erhöhe. Die Sicherheit bei der Ausfahrt ab dem Grundstück Nr. 0003W in die K.-strasse würde sich verbessern, da sich die Sichtweiten gegen Norden auf das Grundstück des Einsprechers leicht ändern würden. Der Bau einer Rabatte sei nicht Bestandteil des Projektes und werde vor der Bauausführung nochmals geprüft. Dem Einsprecher sei vorgeschlagen worden, den Längsparkplatz entlang der K.-strasse sowie die Hecke nach Osten zu verschieben, damit das Sichtfeld nicht beeinträchtigt werde; er sei auf diesen Vorschlag nicht eingegangen. Bauten und Anlagen hätten gemäss Art. 20 des Baureglements X. einen Strassenabstand von 5 m gegenüber Gemeindestrassen zweiter Klasse aufzuweisen. Umgekehrt gebe es keine Abstandsvorschriften für Strassen gegenüber Bauten und Anlagen. Die Abstände der Strasse würden im Bereich des Wohnhauses des Einsprechers mindestens 4.77 m betragen, was aus der Ausführung der 1. Bauetappe resultiere. Die Anhebung des Strassenniveaus um rund 5 cm sei erforderlich, da sich im Übergangsbereich zwischen 1. Etappe und Sanierungsprojekt (2. Etappe) eine leichte Steigung befinde. Aufgrund der Strassendimensionierung und des Trottoirs seien Landerwerke notwendig, allerdings nicht ab dem Grundstück des Einsprechers. Bei ihm sei lediglich eine vorübergehende Beanspruchung von 55 m<sup>2</sup> gemäss Landerwerksplan vom 19. August 2011 erforderlich. Es sei die Variante mit dem kleinsten Landerwerb und den geringsten Anpassungen bei den Grundstücken der Anstösser gewählt worden. Die Landerwerke und vorübergehenden Beanspruchungen von Privatgrundstücken seien unabdingbar und lägen im öffentlichen Interesse. Auch sei der Grundsatz der Verhältnismässigkeit gewahrt (act. G 9/1b).

c. Gegen diesen Entscheid erhob A.Y. am 2. Dezember 2013 Rekurs beim Baudepartement. Darin bemängelte er das Strassenprojekt (act. G /1a). Das Baudepartement wies den Rekurs, nachdem es am 4. November 2014 einen



Augenschein durchgeführt hatte (act. G 8/13) und weitere Einigungsverhandlungen stattgefunden hatten, mit Entscheid vom 2. Juli 2015 ab, soweit es darauf eintrat (act. G 2).

### **B.**

**a.** Gegen diesen Entscheid erhob A.Y. mit Eingabe vom 10. August 2015 Beschwerde (act. G 1). Im Nachtrag vom 28. August 2015 (act. G 6) stellte er folgende Rechtsbegehren: Der Entscheid vom 2. Juli 2015 sei aufzuheben (Ziff. 1) und die Einsprache gegen das Strassenprojekt vom 3. Dezember 2011 sei zu genehmigen (Ziff. 2). Die Gebühr sei zu reduzieren (Ziff. 3).

**b.** In der Vernehmlassung vom 9. Oktober 2015 beantragte die Vorinstanz Abweisung der Beschwerde unter Kostenfolge, soweit darauf einzutreten sei. Zur Begründung verwies sie auf die Darlegungen im angefochtenen Entscheid und nahm ergänzend zu Vorbringen in der Beschwerde Stellung (act. G 8). Die Beschwerdegegnerin beantragte in der Vernehmlassung vom 28. Oktober 2015, die Beschwerde sei unter Kostenfolge abzuweisen. Auf die Beschwerde sei, mindestens teilweise, formell nicht einzutreten (act. G 11).

**c.** Mit Stellungnahme (Replik) vom 9. November 2015 bestätigte der Beschwerdeführer seinen Standpunkt (act. G 13).

**d.** Auf die Vorbringen der Verfahrensbeteiligten wird, soweit für den Entscheid relevant, in den nachstehenden Erwägungen eingegangen.

### **Darüber zieht das Verwaltungsgericht in Erwägung:**

**1.** Die sachliche Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts ist gegeben (Art. 46 des Strassengesetzes, sGS 732.1, StrG, in Verbindung mit Art. 59bis Abs. 1 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege, sGS 951.1, VRP). Sodann entspricht die Beschwerdeeingabe vom 10. August 2015 (act. G 1) in Verbindung mit dem Nachtrag vom 28. August 2015 (act. G 6) zeitlich, formal und inhaltlich den gesetzlichen



Anforderungen (Art. 64 in Verbindung mit Art. 47 Abs. 1 und Art. 48 Abs. 1 und 2 VRP). Nach Art. 64 in Verbindung mit Art. 45 Abs. 1 VRP setzt die Rechtsmittelbefugnis voraus, dass eine besondere, beachtenswerte, nahe Beziehung zum Streitgegenstand besteht. Dabei liegt das schutzwürdige Interesse im "praktischen Nutzen", den ein erfolgreich geführtes Rechtsmittel dem Betroffenen in seiner rechtlichen oder tatsächlichen Situation einträgt, bzw. in der Abwendung materieller, ideeller oder sonstiger Nachteile, die ein Bestand der angefochtenen Verfügung oder des angefochtenen Entscheids mit sich bringen würde (Cavelti/Vögeli, Verwaltungsgerichtsbarkeit im Kanton St. Gallen, 2. Aufl. 2003, Rz. 391 mit Hinweisen; BGE 137 II 30 E. 2.2.3). Die Rechtsmittelbefugnis ist vorliegend zu bejahen, nachdem der Beschwerdeführer als Eigentümer eines durch das Strassenprojekt betroffenen Grundstücks mit der Prozessführung eigene Interessen im erwähnten Sinn verfolgt (Cavelti/Vögeli, a.a.O., Rz. 388 mit Hinweisen). Auf die Beschwerde ist damit, soweit sie das Strassenprojekt K.-strasse 2. Etappe betrifft, einzutreten. Soweit sie die 1998 als selbständiges Projekt rechtskräftig gewordene und im Jahr 2000 im Wesentlichen fertiggestellte 1. Bauetappe betrifft (vgl. act. G 1 S. 4 oben), ist darauf nicht einzutreten.

## 2.

**2.1.** Als Strassenbau gelten nach Art. 31 Abs. 1 StrG der Neubau, Ausbau und die Korrektur von Strassen. Nach Art. 33 StrG sind beim Strassenbau folgende Aspekte zu beachten: Schutz des Menschen und seiner Umwelt (lit. a); Verkehrssicherheit (lit. b); Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Fussgängern, Radfahrern und Behinderten (lit. c); Ortsbild- und Heimatschutz (lit. d); Natur- und Landschaftsschutz (lit. e); die anerkannten Grundsätze eines umwelt- und siedlungsgerechten Strassenbaus (lit. f); sparsamer Verbrauch des Bodens (lit. g). Diese Grundsätze sind bei der Planung, Projektierung und Ausführung einer Strasse zwingend zu beachten (P. Schönenberger, in: G. Germann [Hrsg.], Kurzkommentar zum st. gallischen Strassengesetz vom 12. Juni 1988, Rz. 1 zu Art. 33). Der Gemeindestrassenbau obliegt der politischen Gemeinde (Art. 38 Abs. 1 StrG). Nach Art. 102 Abs. 1 lit. b StrG werden Strassenabstände und Sichtzonen für Gemeindestrassen durch Reglement der politischen Gemeinde für Gemeindestrassen festgelegt. Soweit keine besonderen Vorschriften vorliegen, gilt für Bauten und Anlagen ein Strassenabstand von 3 Metern für Gemeindestrassen erster und zweiter Klasse



(Art. 104 lit. a StrG). Gemäss Art. 20 des Baureglements X. (BauR; in der bis 2015 gültig gewesenen alten Fassung) gilt bei Gemeindestrassen zweiter Klasse ein Strassenabstand von 5 m. Mit der am 29. Juli 2015 vom Baudepartement genehmigten Baureglementsänderung wurde für diese Strassenkategorie ein Strassenabstand von 4 m eingeführt (Art. 20 BauR; vgl. act. G 11) Ein Unterschreiten der gesetzlichen oder durch besondere Vorschriften festgelegten Strassenabstände im Rahmen von Ausbau- und Korrektionsvorhaben (bereits bestehender Strassen) wird dabei als zulässig erachtet (D. Gmür, in: G. Germann [Hrsg.], Kurzkomentar zum st. gallischen Strassengesetz vom 12. Juni 1988, Rz. 1 zu Art. 104 StrG).

**2.2.** Streitig sind vorliegend die Einhaltung des Strassenabstands ab dem Gebäude auf dem Grundstück des Beschwerdeführers bei der Umsetzung des Projekts sowie die Belastung des Grundstücks des Beschwerdeführers mit einer Sichtlinie. Der Beschwerdeführer hält unter anderem fest, dass durch eine Verbindungsstrasse die Bestandesgarantie der Anstösser stark eingeschränkt werde. Bei der K.-strasse handle es sich um eine Erschliessungsstrasse und nicht um eine Durchgangsstrasse. Somit bestehe kein überwiegendes öffentliches Interesse. Diese Quartierstrasse sei die einzige Strasse in der Gemeinde, welche mit Perimeterbeiträgen belegt worden sei. Der Beschwerdeführer bestätigt seine Auffassung, dass gestützt auf Art. 20 BauR ein Strassenabstand von 5 m einzuhalten sei. Dies sei ihm im Rahmen seiner Einsprache im Zusammenhang mit der ersten Bauetappe von Seiten des Grundbuchamtes auch zugesichert und im Kaufvorvertrag vom 28. Februar 1997 öffentlich beurkundet worden. Der Vorvertrag habe Gültigkeit für die ganze K.-strasse. Im Vergleich zum Projekt 2. Bauetappe komme die Baulinie näher an die Wohnhäuser. Die Beschwerdegegnerin bezwecke den Ausbau der K.-strasse zur Gemeindestrasse 1. Klasse. Es frage sich, aus welchen Gründen es beidseitig ein 2m-Trottoir brauche, welches der Strasse den Platz raube. Es gebe andere Möglichkeiten, den Strassenverkehr sicherer zu gestalten, wie zum Beispiel ein Kreuzungsverbot von LKW unter der Brücke. Damit würde auch die Verbreiterung der Strasse überflüssig. Er sei persönlich nicht gegen den Ausbau der Strasse, aber wenn auf der anderen Seite Platz vorhanden sei, solle man nicht näher an die Wohnhäuser bauen. Es stelle einen kleinen Aufwand dar, den Strassenabstand von 5 m beim Grundstück Nr. 002W einzuhalten. Die Verhältnismässigkeit sei diesbezüglich gewahrt. Das neue Baureglement sei erst am 29. Juli 2015 genehmigt worden und komme damit für das vorliegende Verfahren



viel zu spät. Die Beurteilung sei nach dem bisherigen Reglement vorzunehmen (act. G 1 und G 13).

### 2.3.

**2.3.1.** Vom Grundsatz her unbestritten (vgl. act. G 1 S. 6) blieb, dass die Realisierung des Strassenprojekts mit Blick auf den sanierungsbedürftigen Zustand der ca. 450 m langen Strecke zwischen der Bahnunterführung SOB und der Brücke über den M.-bach im Bereich des Planperimeters unter dem Aspekt der allgemeinen Verkehrssicherheit (Art. 32 lit. b StrG) erforderlich ist. Die Trottoir-Erstellung erfolgt sodann in Erfüllung des Erfordernisses nach Art. 32 lit. d StrG. Angesichts der am Rekursaugenschein (act. G 9/13) festgestellten Verhältnisse und der Ausführungen der Fachorgane (Kantonspolizei, Verkehrstechnik, Strasseninspektorat; vgl. dazu auch Protokoll des Augenscheins, act. G 9/13) sind die Voraussetzungen nach Art. 32 StrG - und damit entgegen den diesbezüglichen Darlegungen des Beschwerdeführers (act. G 1 S. 4) auch ein öffentliches Interesse für die Strassensanierung - als ausgewiesen zu erachten.

**2.3.2.** Die K.-strasse steht als Gemeindestrasse zweiter Klasse dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offen (Art. 1 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 2 StrG). Im Amtsbericht vom 13. September 2014 hielt das kantonale Strasseninspektorat unter anderem fest, bei der K.-strasse handle es sich aufgrund der Verkehrszahlen, der verkehrsplanerischen Stellungnahme der Z. AG vom 14. November 2013 sowie der Funktion - unter Berücksichtigung der Normen der schweizerischen Strassenfachleute (VSS, SN 640 044) sowie der Aspekte der Verkehrssicherheit - um eine Quartiersammelstrasse. Massgebend für die Planung dieser Strasse sei die Fahrzeuggeometrie des Benutzerkreises. Zur Verkehrsberuhigung seien sowohl betriebliche als auch bauliche Massnahmen möglich. Die vorgesehene Fahrbahnbreite von 5.8 m (2 x 2.9 m) mit einem Trottoir von 2.2 m Breite erlaube keine übermässigen Geschwindigkeiten und halte sich an die einschlägigen Normen (VSS, SN 640 201). Diese Massnahme wirke auf der ganzen Ausbaulänge, zumal die Strasse optisch verschmälert werde. Die Einhaltung der notwendigen Sichtzonen gemäss VSS-Norm 640 273a sei aus Gründen der Verkehrssicherheit anzustreben, auch wenn sie Eingriffe in die Liegenschaften zur Folge habe (act. G 8/7).



## St.Galler Gerichte

Die vom Beschwerdeführer angeführte (act. G 1 S. 3 und 4 sowie G 13 S. 1) VSS Norm SN 640 40b legt aufgrund verkehrsplanerischer und verkehrstechnischer Kriterien Strassentypen fest. Die einzelnen Strassentypen werden in separaten Normen behandelt. Nach der VSS Norm SN 640 045 "Projektierung, Grundlagen; Strassentyp Erschliessungsstrassen" vom April 1992, Ziff. 5 Abs. 1, werden die Sicherheitsanforderungen an Erschliessungsstrassen allgemein durch geringe Verkehrsmengen und niedrige Geschwindigkeiten angestrebt, weshalb der Ausbaustandard generell niedrig anzusetzen ist. Der Erschliessungsstrassentyp "Quartiererschliessungsstrassen" ist zur Erschliessung von Siedlungsgebieten bis 300 Wohneinheiten anzuwenden. Sie ist auf den Grundbegegnungsfall „Lastwagen/ Personenwagen bei stark reduzierter Geschwindigkeit" und auf eine Belastbarkeit von 150 Fahrzeugen pro Stunde auszulegen. Bei Erschliessungsstrassen in Industrie- und Gewerbegebieten sind die fahrzeuggeometrischen Anforderungen der Lastwagen mit Anhänger und Sattelschlepper zu beachten (VSS Norm a.a.O., Ziff. 8 Abs. 2 Tabelle 1). Gemäss VSS Norm SN 640 201 "Geometrisches Normalprofil" vom Oktober 1992 beträgt das für einen Lastwagen erforderliche horizontale Lichtraumprofil 2.7 bis 2.8 m bei Geschwindigkeiten von 0 bis 40 km/h. Sodann werden in der VSS Norm SN 640 273 „Knoten, Sichtverhältnisse“ die erforderlichen Sichtbedingungen festgelegt. Das Sichtfeld ist gemäss dieser Norm von allen Hindernissen frei zu halten, die ein Motorfahrzeug oder ein leichtes Zweirad verdecken könnten. Dies gilt insbesondere für Pflanzenwuchs und parkierte Fahrzeuge.

Unbestritten blieb, dass auf der K.-strasse mit einer geplanten Fahrbahn-Breite von 5.8 m das Kreuzen zwischen Lastwagen und Personenwagen unter Anwendung der Lichtraum-Werte gemäss der erwähnten VSS Norm 640 201 auf der ganzen Strecke möglich ist (Begegnung von zwei Lastwagen mit maximal je 2.6 m Breite bei entsprechend reduziertem Tempo). Die VSS-Norm 645 045 geht sodann davon aus, dass Erschliessungsstrassen allen Verkehrsteilnehmern (und damit auch Fussgängern) offenstehen (VSS-Norm 645 045 Ziff. 5).

### 2.4.

**2.4.1.** Im angefochtenen Entscheid führte die Vorinstanz unter anderem gestützt auf den Bericht des Strasseninspektorats sowie die Feststellungen der Kantonspolizei,



Verkehrstechnik, am Rekursaugenschein (vgl. act. G 9/13) aus, die Beschwerdeführerin habe bei der Planung der Strassensanierung auch die Interessen des Beschwerdeführers berücksichtigt und mit der abgeschlossenen ersten Bauetappe den maximal möglichen Strassenabstand zu seiner Liegenschaft umgesetzt. Mit der zweiten Bauetappe sei geplant, die mit der ersten Bauetappe gesetzten Strassenabstände aus technischen Gründen und aus Gründen der Verhältnismässigkeit beizubehalten. Der mit der ersten Bauetappe realisierte Strassenabstand zur Liegenschaft auf Grundstück Nr. 002W des Beschwerdeführers betrage mindestens 4.75 m. Vor der Umsetzung der ersten Bauetappe habe der Strassenabstand durchschnittlich lediglich rund 2 m betragen. Das Projekt stelle diesbezüglich für den Beschwerdeführer eine Verbesserung dar. Aus Gründen der Verhältnismässigkeit sei eine neue, mit technischen und rechtlichen Erschwernissen verbundene Planung für die zweite Bauetappe unangemessen. Die öffentlichen Interessen (Sanierungsbedarf, Verkehrssicherheit, Fussgängerschutz durch Trottoireinbau) würden die Interessen des Beschwerdeführers (an der Einhaltung des Strassenabstands von 5 m) bei Weitem überwiegen, zumal die Beeinträchtigung durch den minimal reduzierten Strassenabstand gering sei. Die im Jahr 1998 unter Vorbehalt des Einspracherückzugs in Aussicht gestellte Zusicherung stelle keine rechtsgültige Anspruchsgrundlage für die Durchsetzung des reglementarischen Strassenabstands von 5 m dar, da die Einsprache damals vom Beschwerdeführer nicht zurückgezogen worden sei. Die Befürchtung des Beschwerdeführers, dass mit einem Strassenabstand von 4.75 m allfällige künftige Baugesuche für sein Wohnhaus negativ zu beurteilen wären, sei mit Blick auf die Bestandesgarantie (Art. 77bis des Baugesetzes, BauG, sGS 731.1) sowie die Bestimmungen betreffend Erteilung von Ausnahmegewilligungen (Art. 77 BauG i.V.m. Art. 108 StrG) nicht nachvollziehbar. Im Übrigen lasse sich im Rahmen der zweiten Bauetappe ein Strassenabstand von 5 m mit Blick auf die technischen Vorgaben des Projektes nicht realisieren. Im Rahmen der Planungsarbeiten sei auch eine Kurvenkorrektur vor der Bahnunterführung SOB eingehend geprüft und festgestellt worden, dass sich damit keine Verbesserung zugunsten des Beschwerdeführers (bzw. eine Vergrösserung des Strassenabstandes von 4.75 m) erzielen lasse (act. G 2 S. 15-17).

**2.4.2.** Hinsichtlich des Antrages des Beschwerdeführers, die Ein- und Ausfahrten der Liegenschaften seiner Nachbargrundstücke Nr. 0003W und 000W seien so zu



gestalten, dass auf seinem Grundstück Nr. 002W keine Sichtzone verlaufe, führte die Vorinstanz aus, dass mit der zweiten Bauetappe die Sichtweiten bzw. Sichtzonen bei der Ein- und Ausfahrt der Liegenschaft Nr. 0003W nicht verändert würden. Der Beschwerdeführer sei verpflichtet, zwecks Wahrung der Verkehrssicherheit die Sichtzone gemäss SN-Norm 640 273a (Sichtverhältnisse von Knoten) einzuhalten. Mit der von der Beschwerdegegnerin vorgeschlagenen Rabatte entlang dem Strassenrand im Bereich des Grundstücks Nr. 0003W hätte die Ein- und Ausfahrt auf die erforderliche Breite reduziert werden können. Dadurch hätte eine grössere Sicherheit bei der Ausfahrt in die K.-strasse resultiert, da die Sichtweiten gegen Norden auf dem Grundstück des Beschwerdeführers verbreitert worden wären. Dem Beschwerdeführer sei (zur Vermeidung einer Beeinträchtigung der Sichtzone) auch die Verschiebung seines Längsparkplatzes entlang der K.-strasse sowie der Hecke Richtung Osten vorgeschlagen worden. Diese Vorschläge habe der Beschwerdeführer sowohl im Einsprache- als auch im Rekursverfahren abgelehnt. Der Antrag des Beschwerdeführers betreffend Verzicht auf eine Sichtzone sei daher zu Recht abgelehnt worden (act. G 2 S. 18).

### 2.5.

**2.5.1.** Der angefochtene Entscheid geht mit Hinweis auf die einschlägige Literatur zu Art. 104 StrG zutreffend davon aus, dass der reglementarisch festgelegte Strassenabstand lediglich bei neu zu erstellenden Strassen einzuhalten ist und somit im Fall der Sanierung einer bestehenden Strasse, wie sie vorliegend zur Diskussion steht, nicht zum Tragen kommt. Andernfalls liessen sich viele Strassensanierungsprojekte aufgrund der vorgegebenen örtlichen Verhältnisse und Lage der Bauten zum vornherein nicht realisieren. Angemessen erscheint der konkret beim Grundstück des Beschwerdeführers realisierte Strassenabstand von 4.75 m auch mit Blick auf die Tatsache, dass der (minimale) Strassenabstand gemäss Art. 104 lit. a StrG im Fall von Gemeindestrassen zweiter Klasse 3 m beträgt. Sodann wirkt sich die am 29. Juli 2015 vom Baudepartement genehmigte Baureglementsänderung mit Einführung eines Strassenabstandes von 4 m (Art. 20 BauR; vgl. act. G 11) insofern zugunsten des Beschwerdeführers aus, als der Strassenabstand nunmehr auch aus diesem Grund - neben den im angefochtenen Entscheid erwähnten Gründen (u.a. Bestandesgarantie gemäss Art. 77bis BauG; vgl. Art. 109 des auf 1. Oktober 2017 in



Kraft tretenden Planungs- und Baugesetzes [PBG]) - kein Hindernis für künftige Bauten auf Grundstück Nr. 002W darstellen dürfte. Die Frage, ob inskünftig eine Umklassierung in eine Gemeindestrasse erster Klasse erfolgen wird oder nicht, ist vorliegend - da nicht Verfahrensgegenstand - entgegen der diesbezüglichen Auffassung des Beschwerdeführers (act. G 1 S. 5 unten), nicht zu diskutieren, zumal gegen den Teilstrassenplan kein Rekurs erhoben worden war.

**2.5.2.** Im Beschluss vom 9. Juni 1998 hatte die Beschwerdegegnerin dem Beschwerdeführer - für den Fall des Rückzugs seiner Einsprache gegen das Projekt erste Bauetappe - die Einhaltung des reglementarischen Strassenabstandes von 5 m zugesichert. Für den Fall des Nichtrückzugs stellte sie einen abschlägigen Einspracheentscheid in Aussicht (act. G 9/5 Beilage, Beschlussdispositiv Ziffern 2 und 3). Hierauf erfolgte kein Einspracherückzug, weshalb die Beschwerdegegnerin die Einsprache mit Entscheid vom 4. August 1998 abwies. In der Begründung hielt sie unter Verweis auf eine Stellungnahme des Bauverwalters vom 18. April 1998 zwar fest, dass der gemäss Grundbuch-Vorvertrag vereinbarte Strassenabstand von 5 m eingehalten werde, stellte jedoch unmittelbar daran anschliessend und mit Hinweis auf den Beschluss vom 9. Juni 1998 klar, dass die Einhaltung des erwähnten Strassenabstandes an den Einspracherückzug geknüpft gewesen und ein solcher nicht erfolgt sei (act. G 9/5 Beilage). Dem vom Beschwerdeführer ins Recht gelegten Entwurf eines Kauf-Vorvertrages (act. 3.10) lässt sich keine Zusicherung eines Strassenabstandes von 5 m entnehmen. Insgesamt lässt es sich nicht beanstanden, dass die Vorinstanz das Strassenprojekt K.-strasse 2. Bauetappe einschliesslich der Einhaltung eines Strassenabstandes von 4.75 m zum Gebäude auf Grundstück Nr. 002W sowie Belastung des Grundstücks des Beschwerdeführers mit einer Sichtlinie als rechtmässig bestätigte. Das Projekt entspricht im Weiteren den Grundsätzen von Art. 32 f. StrG und berücksichtigt die privaten Interessen der Anstösser in angemessener Weise. Ein Anlass, diesbezüglich in das Ermessen der Vorinstanz einzugreifen, besteht für das Verwaltungsgericht, dessen Kognition auf die Korrektur von Rechtsfehlern beschränkt ist (Art. 61 Abs. 1 VRP), nicht.

**3.** Der Beschwerdeführer beanstandet die Festsetzung der amtlichen Kosten des vorinstanzlichen Verfahrens mit dem Hinweis, dass die Entscheidgebühr des Justiz- und Polizeidepartementes (vgl. act. G 3.6) fünfmal kleiner sei (act. G 13 S. 2). - Gemäss



Art. 95 Abs. 1 VRP hat jene Partei grundsätzlich die Kosten eines Rekursverfahrens zu tragen, deren Begehren ganz oder teilweise abgewiesen werden. Das vorinstanzliche Rekursverfahren beruht allein auf dem (legitimen) Entscheid des Beschwerdeführers, den Einspracheentscheid überprüfen zu lassen. Dementsprechend hat er auch die daraus resultierenden Kostenfolgen in Anwendung von Art. 95 Abs. 1 VRP zu übernehmen. Bei der Festsetzung der Entscheidgebühr für das Rekursverfahren war der Umstand miteinzubeziehen, dass ein Amtsbericht (act. G 9/7) einzuholen und ein Augenschein (act. G 9/13) durchzuführen war. Der Beschwerdeführer legt im Übrigen nicht näher dar, inwiefern die Kostenauflegung in dem von ihm zitierten Entscheid mit derjenigen des vorinstanzlichen Rekursverfahrens vergleichbar sein sollte. Die Entscheidgebühr von Fr. 3'500.--, die ihm für das Rekursverfahren auferlegt wurde, liegt im Bereich, den der Gebührentarif für die Kantons- und Gemeindeverwaltung (sGS 821.5) dafür vorsieht (Ziff. 10.01: Fr. 50.-- bis 5'000.--) und entspricht der gerichtsnotorischen Praxis der Vorinstanz. Ein Anlass für eine Gebührenreduktion ist nicht dargetan (vgl. auch VerwGE B 2012/136 vom 30. Juni 2013, E. 3).

**4.**

**4.1.** (...).

**4.2.** (...).

### **Demnach erkennt das Verwaltungsgericht zu Recht:**

- 1.** Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.
- 2.** Der Beschwerdeführer bezahlt amtliche Kosten des Beschwerdeverfahrens von Fr. 3'500.--, unter Verrechnung mit dem von ihm geleisteten Kostenvorschuss.
- 3.** Ausseramtliche Kosten werden nicht entschädigt.

Der Präsident

Der Gerichtsschreiber



Eugster

Schmid