



Fall-Nr.:	B 2018/69
Stelle:	Verwaltungsgericht
Rubrik:	Verwaltungsgericht
Publikationsdatum:	05.02.2020
Entscheiddatum:	19.11.2018

Entscheid Verwaltungsgericht, 19.11.2018

Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG (SR 700). Art. 49 Abs. 2 BauG (sGS 731.1). Art. 63 Abs. 2 StrG (sGS 732.1). Strassenmässige Erschliessung eines Baugrundstücks. Die Vorinstanz stützte sich für die Frage der hinreichenden Erschliessung - entsprechend ihrer Praxis - auf einen Amtsbericht des Tiefbauamtes mit dem Hinweis, dass es für einen Beizug der Kantonspolizei an einem Anlass gefehlt habe. Dies wurde vom Verwaltungsgericht insofern nicht beanstandet, als weder eine Verpflichtung noch ein begründeter Anlass zum Beizug der Polizei bestand, zumal sich insbesondere keine (in den Zuständigkeitsbereich der Polizei fallenden) Signalisationsfragen stellten und auch die Gemeindebehörde diesbezüglich keinen Handlungsbedarf anmeldete. Das Verwaltungsgericht kam zum Schluss, die vorhandene (einzige) Ausweichstelle im Bereich der Einmündung des J.__-wegs erweise sich insofern als ausreichend, als die Rechtsprechung das bei Kreuzungsmanövern unter Umständen nötige Rückwärtsfahren im Schritttempo (zum Teil mit integrierter Rückfahrlilfe) im Hinblick auf die Verkehrssicherheit als zulässig erachte. Die Frage, welcher Anteil der Fahrzeuge über eine elektronische Rückfahrlilfe verfüge, brauche dabei nicht untersucht zu werden, zumal sich ein Fahrzeugführer ohnehin nicht auf ein solches Assistenzsystem verlassen dürfe. Im Weiteren lägen keine Hinweise dafür vor, dass die Fussgängersicherheit in Frage gestellt sein könnte. Zudem hätten sich die Sichtverhältnisse am Rekursaugenschein als (wenn auch knapp) ausreichend bestätigt. Ein zureichender Anlass, welcher die Anbringung von zusätzlichen Ausweichstellen rechtfertigen bzw. erforderlich machen würde, sei damit nicht ersichtlich. Für eine hinreichende Erschliessung des Bauvorhabens die Erstellung weiterer Ausweichstellen zu verlangen, wäre nicht verhältnismässig. Bestätigung des vorinstanzlichen Entscheids (Verwaltungsgericht, B 2018/69).

Entscheid vom 19. November 2018



St.Galler Gerichte

Besetzung

Abteilungspräsident Zürn; Verwaltungsrichterin Zindel, Verwaltungsrichter Steiner;
Gerichtsschreiber Schmid

Verfahrensbeteiligte

A.__ und B.__,

C.__ und D.__,

E.__ und F.__,

Beschwerdeführer,

vertreten durch Rechtsanwalt lic. iur. Alex Keller, relevanz.legal, Teufener Strasse 11,
Postfach 1733, 9001 St. Gallen,

gegen

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

Vorinstanz,

P.__,

Beschwerdegegnerin,

Politische Gemeinde X.__, Gemeinderat,

Beschwerdebeteiligte,

Gegenstand

Baubewilligung (Neubau Einfamilienhaus)



Das Verwaltungsgericht stellt fest:

A.

a. Das im Eigentum von P.___ stehende Grundstück Nr. 00___, Grundbuch X.___, liegt gemäss Zonenplan der Gemeinde X.___ vom 25. Januar 1995 in der Kernzone K2 und ist mit einem Wohnhaus überbaut. Gemäss Schutzverordnung der Gemeinde X.___ vom 10. Dezember 2012 (SchV) befindet sich das Grundstück im Ortsbilschutzgebiet, wobei das Wohnhaus darüber hinaus als geschütztes Einzelobjekt aufgenommen ist. Am 1. Dezember 2016 reichte P.___ bei der Gemeinde X.___ ein Baugesuch für den Neubau eines Einfamilienhauses (EFH) mit einem Grundriss von 8 x 6.75 m und zwei Geschossen im südlichen, noch unüberbauten Teil des Grundstücks Nr. 00___ ein. Während der Auflagefrist erhoben A.___ und B.___, C.___ und D.___ sowie E.___ und F.___, alle vertreten durch Rechtsanwalt lic. iur. Alex Keller, St. Gallen, Einsprache gegen das Bauprojekt.

b. Mit Beschluss vom 26. Juni 2017 wies der Gemeinderat X.___ die Einsprache im Sinn der Erwägungen ab (Ziff. 2) und erteilte die Baubewilligung für den Neubau des EFH (Verfügung vom 7. Juli 2017; act. G 8/6/26), wobei er festhielt, dass mit den Bauarbeiten erst begonnen werden dürfe, wenn die Baubewilligung in Rechtskraft erwachsen sei (Ziff. 3). Zur Begründung hielt er unter anderem fest, aufgrund der konkreten Umstände und der Situation im Dorfkern mit sehr geringem täglichem Verkehrsaufkommen sei die K.___-strasse als hinreichende strassenmässige Erschliessung zu betrachten (act. G 8/6/27). Den gegen diesen Beschluss erhobenen Rekurs vom 24. Juli 2017 (act. G 8/1, 8/3) wies das Baudepartement des Kantons St. Gallen, nachdem es am 14. November 2017 einen Augenschein an Ort durchgeführt hatte (act. G 8/13 f.), mit Entscheid vom 19. Februar 2018 ab (act. G 2).

B.

a. Gegen diesen Rekursentscheid erhob Rechtsanwalt Keller für A.___ und B.___, C.___ und D.___ und E.___ und F.___ mit Eingabe vom 7. März 2018 Beschwerde mit den Anträgen, der Entscheid sei aufzuheben (Ziff. 1), der Einsprache-Entscheid vom 26. Juni 2017 sei aufzuheben (Ziff. 2), die Baubewilligung vom 7. Juli 2017 sei



aufzuheben (Ziff. 3) und das Baugesuch der Beschwerdegegnerin sei unter Gutheissung der Einsprache der Rekurrenten abzuweisen (Ziff. 4), unter Kostenfolge (Ziff. 5; act. G 1). In der Beschwerdeergänzung vom 16. April 2018 stellte er den Antrag, der Entscheid vom 19. Februar 2018 sei aufzuheben, unter Kostenfolge (act. G 5).

b. In der Vernehmlassung vom 26. April 2018 beantragte die Vorinstanz Abweisung der Beschwerde. Zur Begründung verwies sie auf den angefochtenen Entscheid und äusserte sich ergänzend zu den Vorbringen in der Beschwerde (act. G 7). Die Beschwerdebeteiligte beantragte Abweisung der Beschwerde und verwies zur Begründung auf den Baubewilligungs- und Einspracheentscheid (act. G 10). Die Beschwerdegegnerin stellte ebenfalls Antrag auf Abweisung der Beschwerde (act. G 11).

c. In der Stellungnahme vom 22. Mai 2018 bestätigten die Beschwerdeführer ihren Standpunkt (act. G 13).

d. Auf die Vorbringen in den Eingaben des vorliegenden Verfahrens wird, soweit für den Entscheid wesentlich, in den nachstehenden Erwägungen eingegangen.

Darüber zieht das Verwaltungsgericht in Erwägung:

1. Das Verwaltungsgericht ist zum Entscheid in der Sache zuständig (Art. 59bis Abs. 1 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege, sGS 951.1, VRP). Die Beschwerdeführer sind zur Beschwerde legitimiert (Art. 64 in Verbindung mit Art. 45 Abs. 1 VRP): Sie sind Adressaten des Rekursentscheids, mit welchem der von ihnen erhobene Rekurs gegen den von der Beschwerdebeteiligten erlassenen Einspracheentscheid und die Baubewilligung abgewiesen wurde. Im Weiteren wurden sowohl die Beschwerdeeingabe als auch die Beschwerdeergänzung innert Frist eingereicht. Sie entsprechen in sachlicher und inhaltlicher Hinsicht den gesetzlichen Anforderungen (Art. 64 in Verbindung mit Art. 47 Abs. 1 und Art. 48 Abs. 1 und 2 VRP). Auf die Beschwerde ist somit einzutreten. Da mit der Beschwerde (act. G 1) gegen den Rekursentscheid die Abweisung der Einsprache und die Erteilung der Baubewilligung notwendigerweise inhaltlich mit angefochten sind, wäre auf die Beschwerde insoweit nicht einzutreten, als damit die Aufhebung des Einspracheentscheids und der



Baubewilligung der Beschwerdebeteiligten (act. G 1 I./2f.) beantragt wird (Devolutiveffekt; vgl. BGer 1C_150/2012 vom 6. März 2013 E. 1; BGE 134 II 142 E. 1.4). In der Beschwerdeergänzung (act. G 5) wurden diese Anträge jedoch nicht mehr bestätigt.

2.

2.1. Nach Art. 173 des Planungs- und Baugesetzes (sGS 731.1; PBG), in Kraft seit 1. Oktober 2017, werden bei Vollzugsbeginn des PBG hängige Baubewilligungsverfahren grundsätzlich nach jenem Recht beurteilt, das im Zeitpunkt des erstinstanzlichen Entscheids der Baubewilligungsbehörde Gültigkeit hatte. Der ablehnende Entscheid der Baubehörde datiert vom 26. Juni 2017, weshalb vorliegend das Baugesetz (BauG, sGS 731.1) in der bis 30. September 2017 gültig gewesenen Fassung zur Anwendung kommt. Streitig ist, ob das Bauprojekt der Beschwerdegegnerin über eine zureichende strassenmässige Erschliessung verfügt. Das geplante EFH auf Grundstück Nr. 00__ soll über die K.__-strasse erschlossen werden. Gemäss den Gesuchsunterlagen sind im Südwesten des Grundstücks zwei PW-Abstellplätze vorgesehen.

2.2. Nach Art. 22 Abs. 2 lit. b des Raumplanungsgesetzes (SR 700, RPG) dürfen Baubewilligungen nur erteilt werden, wenn das Land im Sinn von Art. 19 Abs. 1 RPG erschlossen ist. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn es über eine hinreichende Zu- und Wegfahrt verfügt und wenn die ausreichende Versorgung mit Trinkwasser und Energie sowie die Abwasser- und die Abfallbeseitigung nach der Gesetzgebung über den Gewässer- und den Umweltschutz gewährleistet sind (Art. 49 Abs. 2 lit. a und b BauG). Nach Art. 63 Abs. 2 des Strassengesetzes (StrG, sGS 732.1) werden Zufahrten bewilligt, wenn weder die Strasse beeinträchtigt noch der Verkehr gefährdet wird. Eine Zufahrt ist als hinreichend zu betrachten, wenn sie tatsächlich so beschaffen ist, dass sie bau- und verkehrstechnisch der bestehenden und geplanten Überbauung und Nutzung genügt, den zu erwartenden Fahrzeugen und Fussgängern sicheren Weg bietet und von den öffentlichen Diensten wie Feuerwehr, Sanität, Kehr- und Schneeräumung ungehindert benützt werden kann und - wenn sie über fremdes Grundeigentum führt - rechtlich gesichert ist. Nicht unbedingt erforderlich ist, dass Kreuzungsmanöver zwischen Motorfahrzeugen auf der ganzen Strecke möglich sind.



Unter Umständen genügen zweckmässig angeordnete Kreuzungsstellen. Zur hinreichenden Zufahrt gehört auch das Verbindungsstück von der öffentlich zugänglichen Strasse zum Baugrundstück (VerwGE B 2013/70 vom 8. Juli 2014, E. 2, mit Hinweis auf B. Heer, St. Gallisches Bau- und Planungsrecht, Bern 2003, Rz. 508ff. und Rz. 513f.; GVP 1988 Nr. 97 E. 2a mit Hinweisen). Stets ist das gesamte Gebiet, welches von einer Strasse erschlossen wird, zu berücksichtigen. Im Hinblick auf den planerischen Zweck ist eine Zufahrt nur dann als genügend zu betrachten, wenn sie auf die Baumöglichkeiten der geltenden Zonenordnung abgestimmt ist. Es wäre nicht zulässig, diejenigen Bauherren, welche in einem grösseren Baugebiet zuerst bauen und für ihre Vorhaben eine genügende Zufahrt haben, zum Bau zuzulassen, während von einem gewissen Verkehrsaufkommen an die Zufahrt als ungenügend qualifiziert wird (VerwGE B 2014/18 vom 24. März 2015, E. 3.1 m.H.).

2.3. Für die Beurteilung der technischen Anforderungen an eine hinreichende Zufahrt sind grundsätzlich die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) massgebend, wobei ihre Anwendung im Einzelfall dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit entsprechen muss und sie nicht ungeachtet der konkreten Verhältnisse zugrunde gelegt werden dürfen (VerwGE B 2015/14 vom 20. Januar 2017, E. 11.1; VerwGE B 2011/110 vom 20. März 2012, E. 4; GVP 1990 Nr. 99). 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 "Zufahrtsstrasse" ist zur Erschliessung von Siedlungsgebieten bis 150 Wohneinheiten anzuwenden. Sie ist auf den Grundbegegnungsfall "PW-PW bei reduzierter Geschwindigkeit" und auf eine Belastbarkeit von 100 Fahrzeugen pro Stunde auszulegen (VSS Norm a.a.O., Ziff. 8 Abs. 2 Tabelle 1). Der Erschliessungsstrassentyp "Zufahrtsweg" dient der Erschliessung von bis zu 30 Wohneinheiten. Er ist auf den Grundbegegnungsfall "PW/Fahrrad bei stark reduzierter Geschwindigkeit" und eine durchschnittliche stündliche Verkehrsbelastung von maximal 50 Fahrzeugen ausgerichtet. Für Zufahrtswege genügt ein Fahrstreifen; sie müssen in der Regel keinen Wendepunkt aufweisen und nicht durchgehend befahrbar sein. Es handelt sich um Fusswege, die zum gelegentlichen Befahren mit Motorfahrzeugen vorgesehen und



St.Galler Gerichte

entsprechend befestigt sind. Für die seltenen Begegnungsfälle zwischen Motorfahrzeugen können angrenzende Bankettflächen und Vorplätze einbezogen werden (VSS Norm a.a.O., Ziff. 8 Abs. 6).

Gemäss VSS Norm SN 640 201 "Geometrisches Normalprofil" vom Oktober 1992 beträgt das für einen Personenwagen erforderliche horizontale Lichtraumprofil 2 bis 2.1 m bei Geschwindigkeiten von 0 bis 40 km/h, für einen Lastwagen bzw. ein landwirtschaftliches Fahrzeug beträgt das horizontale Lichtraumprofil bei den erwähnten Geschwindigkeiten 2.7 bis 2.8 m und dasjenige eines Fahrradlenkers 0.9 bis 1.1 m. Bei stark reduzierter Geschwindigkeit (bis 30 km/h) ist beim Grundbegegnungsfall PW/Fahrrad eine Strassenbreite von mindestens 3.4 m (keine Steigungen) und beim Begegnungsfall PW/PW eine Breite von mindestens 4.4 m erforderlich (vgl. VerwGE B 2015/14 vom 20. Januar 2017, E. 11.1).

2.4. Im Amtsbericht vom 6. November 2017 legte das Tiefbauamt unter anderem dar, bei der K.__-strasse, welche als Gemeindestrasse 2. Klasse ein Quartier mit insgesamt 10 Wohneinheiten erschliesse, handle es sich insbesondere aufgrund ihrer Bedeutung und den geringen Verkehrsmengen um einen Zufahrtsweg gemäss VSS Norm SN 640 045. Die gesamte minimale Fahrbahnbreite betrage bei der Annahme eines Kreuzungsfalles PW/Fahrrad bei reduzierter Geschwindigkeit (Grundbegegnungsfall) 3.4 bis 4.2 m. Mit einer Breite der L.__-strasse von 4 m auf der ganzen Strassenlänge würden die in der Regel für einen Zufahrtsweg geforderten 3.5 m überschritten, weshalb auch das Kreuzen im Grundbegegnungsfall PW/Fahrrad bei stark reduzierter Geschwindigkeit (30 km/h) problemlos möglich sei. Durch die neue Wohneinheit werde die bestehende Situation zudem nicht verändert (act. G 8/10).

2.5. Im angefochtenen Entscheid kam die Vorinstanz unter anderem zum Schluss, für die Klassierung als "Zufahrtsweg" sei das die 10 Wohneinheiten erschliessende und als Gemeindestrasse 2. Klasse ausgeschiedene, rund 120 m lange Teilstück der K.__-strasse massgebend. Dass die K.__-strasse danach noch mehrere hundert Meter ausserhalb der Bauzone verlaufe, sei unbeachtlich, da keine zusätzlichen Wohneinheiten erschlossen würden und kein funktioneller Zusammenhang bestehe. Das tägliche Verkehrsaufkommen sei als sehr gering einzuschätzen und dürfte, wie auch der während des Feierabendverkehrs durchgeführte Augenschein gezeigt habe,



rund 50 Fahrzeugbewegungen nicht übersteigen. Darüber hinaus sei davon auszugehen, dass die Zufahrten zum Quartier in der Regel von der M.__-strasse her erfolgen würden. Nicht massgebend sei, dass die K.__-strasse nicht als reiner Fussweg ausgestaltet sei, da Zufahrtswege zum gelegentlichen Befahren vorgesehen und entsprechend befestigt seien. Gemäss VSS Norm SN 640 201 sei bei stark reduzierter Geschwindigkeit (bis 30 km/h) beim Grundbegegnungsfall PW/Fahrrad eine Strassenbreite von mindestens 3.4 m (keine Steigungen) und beim Begegnungsfall PW/PW eine Breite von mindestens 4.4 m erforderlich. Entsprechend sei die K.__-strasse als Zufahrtsweg (ohne Steigungen) ausreichend dimensioniert. Weil von den über die K.__-strasse erschlossenen Grundstücken kein relevanter Motorfahrzeugverkehr ausgehe, werde es zum Begegnungsfall sich kreuzender PW nur selten kommen. Allerdings verlaufe die K.__-strasse zu Beginn in einer leichten Kurve nach Westen, weshalb der Strassenverlauf unter anderem aufgrund verschiedener Bepflanzungen und Anlagen am Strassenrand nicht immer übersichtlich sei. Eine Ausweichstelle für den Begegnungsfall PW/PW befinde sich bei der Verzweigung mit dem J.__-weg etwa 10 bzw. 20 m von den geplanten Parkplätzen entfernt, ungefähr in der Hälfte der für die Erschliessung des Gebiets massgeblichen Strecke. Da eine direkte Sichtverbindung von der Aufweitung der Strasse zur Einmündung der M.__-strasse je nach Jahreszeit und Witterung erst wenige Meter nach der Ausweichstelle möglich sei, müsste im seltenen Begegnungsfall PW/PW wenige Meter auf die Ausweichstelle zurückgesetzt werden, damit von der M.__-strasse einfahrende PW ohne Rückstau und Inanspruchnahme privater Grundstücke in die K.__-strasse einfahren könnten. Für die Verkehrssicherheit sei das (seltene) Zurücksetzen im Schritttempo (vielfach mit integrierter Rückfahrlilfe) nicht von Belang. Für die Einfahrt zu den geplanten Parkplätzen sei aufgrund der geringen Entfernung zur M.__-strasse gar kein Kreuzungs- bzw. Rückfahrmanöver notwendig (act. G 2 S. 7-9).

Angesichts dieser Umstände sowie der am Augenschein festgestellten örtlichen Gegebenheiten erweise sich die bestehende Ausweichstelle als genügend. Die von den Beschwerdeführern verlangten Ausweichstellen im Einmündungsbereich zur M.__-strasse sowie auf der östlichen und westlichen Strassenseite wären aufgrund der gewachsenen Strukturen im Ortskern von X.__ - sofern überhaupt - nur mit unverhältnismässigem Aufwand realisierbar. Im Übrigen habe der am Augenschein anwesende Vertreter der kantonalen Fachstelle die hinreichende Erschliessung auch in



Sachen Verkehrssicherheit bestätigt. Die Notwendigkeit einer zusätzlichen Beurteilung durch die Kantonspolizei sei nicht ersichtlich, zumal auch die ortskundige Vorinstanz diesbezüglich keinen Anlass für weitere Abklärungen gesehen habe. Wie sich im Weiteren am Augenschein gezeigt habe, liessen die örtlichen und baulichen Verhältnisse im Einmündungsbereich eine Anpassung desselben kaum zu. Im Bereich der Einmündung und etwas dahinter befänden sich ein markanter Einzelbaum sowie ein gemauerter Kellerabgang. Beim Gebäude (Vers.-Nr. 01__) auf dem Baugrundstück handle es sich zudem um ein Einzelschutzobjekt in dem von einem Ortsbildschutzgebiet überlagerten Dorfzentrum von X.__. Selbst wenn der nicht konkretisierte Einwand der Beschwerdeführer hinsichtlich technischer Vorgaben von Knoten zutreffen würde, sei eine Anpassung des Einmündungsbereichs aufgrund der örtlichen Verhältnisse für das vorliegende Bauvorhaben - sofern überhaupt - nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich. Wie Strassenplan und Orthofoto (www.geoportal.ch) zeigen würden, unterschieden sich die tatsächlichen Verhältnisse der übrigen Gemeindestrassen im Dorfkern von X.__ derart, dass die verschiedenen Strassen nicht miteinander verglichen werden könnten. Im Vergleich zeige sich, dass Charakter und Funktion der K.__-strasse von den übrigen Gemeindestrassen 2. Klasse abweichen würden. Im Gegensatz etwa zur O.__- oder R.__-strasse erschliesse die K.__-strasse nur sehr wenige Grundstücke, welche hauptsächlich mit EFH's überbaut seien. Zudem habe sie nur sehr untergeordnete Verbindungsfunktion und führe grösstenteils ausserhalb des Siedlungsgebiets zum Naherholungsgebiet Y.__, ohne wesentliche Erschliessungsachsen zu tangieren. Zudem könne von den blossen Richtlinien bildenden VSS-Normen im Einzelfall abgewichen werden. Zu berücksichtigen sei zudem, dass sich das Bauvorhaben im rückwärtigen Bereich des direkt an der M.__-strasse gelegenen Grundstücks Nr. 00__ befinde und nur bis rund 30 m von dieser entfernt erschlossen werde. Mit dem bescheidenen Wohnhaus der Beschwerdegegnerin in einem der letzten überbaubaren Bereiche des Quartiers würden zudem Anliegen der Raumplanung (Verdichtung, haushälterische Bodennutzung) mitberücksichtigt. Insgesamt sei der Entscheid der Baubewilligungsbehörde nicht zu beanstanden. Allfällige Abweichungen von den VSS-Normen würden sich als angezeigt und verhältnismässig erweisen (act. G 2 S. 9 f.).

2.6. Die Beschwerdeführer wenden ein, aus dem angefochtenen Entscheid ergebe sich nicht, weshalb die Erstellung von drei zusätzlichen Ausweichstellen, die Entfernung von



Sichtbehinderungen sowie die Aufweitung der K.__-strasse im Bereich der Einmündung in die M.__-strasse auf 4.4 m unverhältnismässig sei. Die Einstufung der K.__-strasse als Zufahrtsweg bau auf einem unrichtig festgestellten Sachverhalt auf. Es sei nicht nachvollziehbar, warum die K.__-strasse in zwei funktional unabhängige Teilstücke aufgeteilt werden solle. Sie führe im Gegenteil als Ganzes den aus W.__ und Q.__ zugeführten Verkehr ins Quartier und zur M.__-strasse. Sie werde auch für die Wegfahrt nach W.__ und Q.__ genutzt. Die K.__-strasse diene als Ganzes dem landwirtschaftlichen Verkehr. Während des Feierabendverkehrs sei die M.__-strasse stark befahren, weshalb Zufahrten aus und Wegfahrten in die K.__-strasse erschwert würden. Es sei daher davon auszugehen, dass die K.__-strasse nicht ausschliesslich auf den Grundbegegnungsfall PW/Fahrrad auszurichten und auch dem Begegnungsfall PW/PW Rechnung zu tragen sei. Ab der Verzweigung mit dem J.__-weg bestehe keine Sichtverbindung zur rund 40 m entfernten Einmündung in die M.__-strasse. Damit müsse von der Erforderlichkeit von Rückwärtsfahrten bis knapp 40 m ausgegangen werden. Rückwärts dürfe immer nur im Schritttempo gefahren werden (Art. 17 Abs. 2 der Verkehrsregelnverordnung, VRV; SR 741.11). Bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit dürfe nicht davon ausgegangen werden, dass Fahrzeuge "vielfach mit integrierter Rückfahrhilfe" ausgestattet seien. Die meisten Fahrzeuge verfügten nicht über Fahrassistenzsysteme. Auf der K.__-strasse sei ein Kreuzen von Personenwagen nur im Mündungsbereich des J.__-wegs möglich. Im Begegnungsfall PW/PW seien deshalb regelmässig Rückwärtsfahrten erforderlich, durch welche die Verkehrssicherheit gefährdet werde, weil sie über einen unübersichtlichen Strassenverlauf auf unübersichtliche Strassenverzweigungen erfolgen müssten. Die Beurteilung, dass die bestehende Ausweichstelle genügend sei, sei offensichtlich falsch. Für eine hinreichende strassenmässige Erschliessung müssten mindestens drei weitere Kreuzungsstellen erstellt werden. Zudem müssten bestehende Sichtbehinderungen entfernt werden. Die Vorinstanz begründe nicht, warum diese Massnahmen nur mit unverhältnismässigem Aufwand realisierbar sein sollten. Die Massnahmen seien geeignet, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, weil sie ein gefahrloses Kreuzen von PW's ermöglichen würden. Warum die Vorinstanz die für die Beurteilung der Verkehrssicherheit zuständige Kantonspolizei nicht beiziehen wolle, sei nicht nachvollziehbar. Nachdem die K.__-strasse bereits für die bestehende Überbauung keine hinreichende Erschliessung darstelle, müsse unbeachtlich bleiben,



dass durch das verfahrensauslösende Baugesuch nur wenig Verkehr generiert werde. Ins Gewicht falle mehr, dass die neuen Parkplätze in jenem Bereich geplant seien, dessen Übersichtlichkeit durch den Mündungsbereich des J.__-wegs eingeschränkt werde und der für eine Ausweichstelle besonders geeignet sei (act. G 5).

3.

3.1. Die K.__-strasse verläuft als durchwegs ca. 4 m breite Gemeindestrasse 2. Klasse von der M.__-strasse ungefähr 125 m bis zur Bauzonengrenze beim Grundstück Nr. 02__ (vgl. dazu Fotos in act. G 8/14). Danach führt sie als Gemeindestrasse 3. Klasse ausserhalb der Bauzone nach rund 1.6 km bis zur Y.__-strasse (www.geoportal.ch). Die K.__-strasse dient im Wesentlichen der Zufahrt zu den Anwohnergrundstücken bzw., gemäss Darlegungen der Beschwerdeführer (act. G 5 S. 4 Ziff. 18), der Zu- und Wegfahrt von und nach Q.__ und W.__. Der von den Beschwerdeführern angeführte Umstand, dass auf dieser Strasse auch landwirtschaftliche Fahrzeuge verkehren, vermag die Kategorisierung als Zufahrtsweg nicht in Frage zu stellen, zumal Erschliessungsstrassen allen Verkehrsteilnehmern (auch den landwirtschaftlichen Anstössern) offenstehen (vgl. VSS-Norm 645 045 Ziff. 5). Zutreffend ist das Vorbringen der Beschwerdeführer, dass die K.__-strasse nicht ausschliesslich auf den Grundbegegnungsfall PW/Fahrrad auszurichten und auch dem Begegnungsfall PW/PW Rechnung zu tragen sei (act. G 5 S. 5). Dies ändert jedoch nichts daran, dass der Begegnungsfall PW/PW auf der K.__-strasse nach der Lage der Akten nicht die Regel, sondern die Ausnahme darstellt; dies entspricht der Kategorie Zufahrtsweg. Eine Einstufung der K.__-strasse als Zufahrtsstrasse fällt schon deshalb ausser Betracht, weil es nicht um ein Siedlungsgebiet bis 150 Wohneinheiten und augenscheinlich auch nicht um ein "Verkehrsaufkommen gleichwertiger Quellen" (vgl. VSS Norm 640 045 Ziff. 8 zweiter Absatz) geht. Mit Blick auf die geschilderte rechtliche und tatsächliche Ausgangslage hat vielmehr die Einstufung der K.__-strasse als Zufahrtsweg im erwähnten Sinn als ausgewiesen zu gelten. Bei einem diesem Strassentyp entsprechenden Erschliessungspotential von bis zu 30 Wohneinheiten besteht grundsätzlich die Möglichkeit, zu den 10 bereits bestehenden Wohneinheiten eine weitere Wohneinheit zu realisieren. Ihre Feststellung, wonach die K.__-strasse bereits für die bestehende Überbauung keine hinreichende Erschliessung darstelle (act. G 5



Ziff. 30), begründen die Beschwerdeführer nicht näher; sie kann auch aufgrund der Akten nicht als belegt gelten.

3.2. Die Beschwerdeführer stützen sich für ihren Standpunkt, wonach in den vortrittsbelasteten Knotenästen ohne Aufweitung (Einmündungsbereich der K.__-strasse in die M.__-strasse) eine minimale Breite von 4.4 m einzuhalten sei, auf die VSS Norm SN 640 262 vom Mai 1999 (Ziff. 3 S. 2, Ziff. 3a S. 3, Ziff. 4c S. 7), welche ihrerseits auf die bereits erwähnte Norm SN 640 201 verweist (act. G 5 S. 4). Hierzu ist vorab festzuhalten, dass die erwähnten VSS Normen keine bindenden Anweisungen für jeden Einzelfall (im Sinn einer gesetzlichen Norm) enthalten. Vielmehr sind sie für die Würdigung der konkreten Verhältnisse als Hilfsmittel heranzuziehen und zu berücksichtigen. Hierbei drängt sich gegebenenfalls auch eine Abweichung von den VSS Normen auf (vgl. VerwGE B 2015/14, a.a.O., E. 11.1 erster Absatz am Schluss sowie E. 11.3 f.). Eine Bindung an die Norm-Masse der VSS wäre schon deshalb nicht in die Praxis umsetzbar, weil eine strikte Normanwendung (unter anderem auch bei Strassensanierungen) sich in gewachsenen Siedlungsstrukturen vielerorts nicht verwirklichen liesse. Vorliegend sollen, unter Berücksichtigung der Verhältnisse im gewachsenen Dorfkern von X.__, die beiden Parkplätze für das geplante Haus von der M.__-strasse über eine kurze und übersichtliche Strecke von rund 30 m erschlossen werden (vgl. Fotos in act. G 8/14). Am Augenschein, mit Dauer von 16.30 bis 17 Uhr, bestätigte sich das geringe Verkehrsaufkommen (act. G 8/13 S. 3 B.3). Die Frage, ob ein Augenschein zu einem späteren Zeitpunkt (z.B. ab 17.30 Uhr) ein stärkeres Verkehrsaufkommen gezeigt hätte, kann insofern offenbleiben, als von keiner Seite die Verkehrssicherheit der K.__-strasse in der aktuell bestehenden Situation konkret in Frage gestellt wurde. Aus dem Bauvorhaben auf einer der letzten bebaubaren Flächen im Quartier dürfte, wie die Vorinstanz zu Recht annimmt, kein relevanter Mehrverkehr resultieren. Wenn die Beschwerdeführer darauf hinweisen, dass in den letzten Jahren auf der M.__-strasse mindestens fünf Unfälle mit Personenschaden passiert seien (act. G 13 Ziff. 5), so lässt sich hieraus nicht ableiten, dass die Situation auf der K.__-strasse ursächlich für diese Unfälle gewesen wäre. Solches wird auch nicht behauptet.

3.3. Die Vorinstanz stützte sich für die Frage der hinreichenden Erschliessung - entsprechend ihrer Praxis - auf einen Amtsbericht des Tiefbauamtes mit dem Hinweis, dass es für einen Beizug der Kantonspolizei an einem Anlass gefehlt habe (act. G 7 S. 2



Ziff. 5). Dies lässt sich insofern nicht beanstanden, als weder eine Verpflichtung noch ein begründeter Anlass zum Beizug der Polizei bestand, zumal sich insbesondere keine (in den Zuständigkeitsbereich der Polizei fallende) Signalisationsfragen stellten und auch die Gemeindebehörde diesbezüglich keinen Handlungsbedarf anmeldete. Die vorhandene (einzige) Ausweichstelle im Bereich der Einmündung des J.__-wegs (vgl. Foto 3 und 12 in act. G 8/14) erweist sich insofern als ausreichend, als die Rechtsprechung das bei Kreuzungsmanövern unter Umständen nötige Rückwärtsfahren im Schritttempo (zum Teil mit integrierter Rückfahrlilfe) im Hinblick auf die Verkehrssicherheit als zulässig erachtet (VerwGE B 20015/14, a.a.O., E. 11.4 zweiter Absatz). Die Frage, welcher Anteil der Fahrzeuge über eine elektronische Rückfahrlilfe verfügt (act. G 5 S. 5 Ziff. 21 am Schluss; G 7 S. 2 Ziff. 4), braucht dabei nicht untersucht zu werden, zumal sich - wie die Beschwerdeführer zu Recht festhalten - ein Fahrzeugführer ohnehin nicht auf ein solches Assistenzsystem verlassen darf. Im Weiteren ergaben sich auch am Rekursaugenschein keinerlei Hinweise dafür, dass die Fussgängersicherheit in Frage gestellt sein könnte. Zudem bestätigten sich die Sichtverhältnisse als (wenn auch knapp) ausreichend (act. 8/13). Ein zureichender Anlass, welcher die Anbringung von zusätzlichen Ausweichstellen rechtfertigen bzw. erforderlich machen würde, ist damit nicht ersichtlich. Für eine hinreichende Erschliessung des Bauvorhabens die Erstellung weiterer Ausweichstellen zu verlangen, wäre nicht verhältnismässig. Dies umso weniger, als ein Ausbau immer auch ein bestimmtes Potential beinhaltet, quartierfremden Verkehr anzuziehen. Offenbleiben kann damit die Frage, ob deren Anbringung von den örtlichen Gegebenheiten her möglich wäre. Die K.__-strasse stellt unter den geschilderten Umständen für das in Frage stehende Gebiet mit 10 bzw. 11 Wohneinheiten (nach Erstellung des EFH der Beschwerdeführerin) eine strassenmässig ausreichende Erschliessung dar.

4.

4.1. (...).

4.2. (...).

Demnach erkennt das Verwaltungsgericht auf dem Zirkulationsweg zu Recht:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.



St.Galler Gerichte

2. Die Beschwerdeführer bezahlen die amtlichen Kosten von CHF 3'500, unter Verrechnung mit dem von ihnen in gleicher Höhe geleisteten Kostenvorschuss.

3. Ausseramtliche Kosten werden nicht entschädigt.

Der Abteilungspräsident

Der Gerichtsschreiber

Zürn

Schmid