



Fall-Nr.:	B 2015/163
Stelle:	Verwaltungsgericht
Rubrik:	Verwaltungsgericht
Publikationsdatum:	07.02.2020
Entscheiddatum:	20.01.2017

Entscheid Verwaltungsgericht, 20.01.2017

Strassenprojekt Gemeindestrasse zweiter Klasse. Art. 31 und 33 StrG (sGS 732.1). Streitig war zum einen, inwiefern und in welcher Form beim Strassenprojekt verkehrsberuhigende Massnahmen zu realisieren sind bzw. ob im Rahmen der Projektänderung zu Recht auf die ursprünglich geplante Verkehrsinsel verzichtet wurde. Zum anderen beanstandeten die Beschwerdeführer, dass das Planänderungsverfahren vom Juli 2013 nicht ordentlich durchgeführt worden sei. Das Verwaltungsgericht kam unter anderem zum Schluss, der vorinstanzliche Entscheid habe die von den Beschwerdeführern geltend gemachten Verfahrensmängel im Zusammenhang mit der Eröffnung der Projektänderung geprüft und das rechtliche Gehör mit zutreffender Begründung als gewahrt erachtet. Die diesbezüglichen Rügen der Beschwerdeführer erwiesen sich als unbegründet. Sodann lasse es sich nicht beanstanden, dass die Vorinstanz das Strassenprojekt K.-strasse 2. Bauetappe in der abgeänderten Variante einschliesslich der vorgesehenen verkehrsberuhigenden Massnahmen (reduzierte Fahrbahnbreite, neues Trottoir, Massnahmen im Bereich der Liegenschaften der Beschwerdeführer [rote Pfosten, Bodenmarkierungen, Warntafeln „Werkverkehr“]) als rechtmässig bestätigt habe. Das Projekt entspreche den Grundsätzen von Art. 32 f. StrG und berücksichtige die privaten Interessen der Anstösser in angemessener Weise. Die Beschwerdeführer würden mit ihrem Vorbringen betreffend Beeinträchtigung ihres Werkbetriebs durch die geplanten baulichen Massnahmen den Charakter der K.-strasse als öffentliche Strasse verkennen. Letzteres gelte umso mehr, als die Benutzung der K.-strasse für die Beschwerdeführer bzw. für ihren Werkverkehr - im Rahmen der strassenverkehrsrechtlichen Regeln - auch nach der Realisierung des Strassenprojekts wie bis anhin möglich bleiben werde (Verwaltungsgericht, B 2015/163).

Entscheid vom 20. Januar 2017



St.Galler Gerichte

Besetzung

Präsident Eugster; Verwaltungsrichter Linder, Heer, Bietenharder,

Zindel; Gerichtsschreiber Schmid

Verfahrensbeteiligte

A.Y.,

B.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 des Zubringerdienstes 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 (vgl. Technischer Bericht Q. AG vom 19. August 2011; act. G 8/5 5a/44). 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“ (act. G 8/5 5a/3). Innert der Auflagefrist erhoben unter anderen A.Y. und B.Y. als Eigentümer des Grundstücks Nr. 005W in X., am 30. November 2011 Einsprache gegen das Projekt samt Teilstrassenplan und Beitragsplan. Zur Begründung hielten sie fest, dass der gefahrenfreie und ohne zusätzliche Einschränkungen mögliche Werkverkehr (Personen- und sonstiger Verkehr) zwischen den Fabrikgebäuden auf den Grundstücken Nr. 005W und 006W mit planerischen Massnahmen zu gewährleisten sei (act. G 8/5 5a/5 f.).

b. 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 (act. G 8/5 5a/28 f.). Nachdem sie am 31. Juli 2013 das Grundstück Nr. 006W von zwei anderen Einsprechern erworben hatten, erhoben A.Y. und B.Y. innert der Auflagefrist am 2. August 2013 Einsprache gegen die Projektänderung und beantragten die Umsetzung des Projekts und des Teilstrassenplans gemäss ursprünglicher Planung vom 25. Oktober 2011 mit Bau einer Mittelinsel, eventualiter mit Realisierung von anderen, gleichwertigen verkehrsberuhigenden Massnahmen (act. G 8/5 5a/30). Die anschliessende Einspracheverhandlung vom 18. September 2013 führte nicht zu einer



St.Galler Gerichte

Einigung. Mit Entscheid vom 18. März 2014 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. Aus dem Neubau des Trottoirs resultiere auch, dass die Strasse optisch schmaler wirke. Auch werde ein Ausweichen der Fahrzeuge auf die Vorplätze verhindert. Der Wegfall der ursprünglich geplanten Mittelinsel habe eine Projektänderung erforderlich gemacht; das Verfahren sei korrekt durchgeführt worden. Eine Umklassierung der K.-strasse in eine Gemeindestrasse erster Klasse sei nicht Bestandteil des Strassenprojekts. Die Benützung der Strasse nach den Vorschriften der Strassenverkehrsgesetzgebung sei ebenfalls nicht Gegenstand des Einspracheverfahrens. Die Erhöhung des Schwerverkehrs aufgrund des bei der Brücke SOB (zur Sicherstellung der Erschliessung der Gewerbe- und Industriebetriebe) erhöhten Durchgangs sei in einem gewissen Ausmass zu dulden. Hinsichtlich des Wegfalls von Parkplätzen vor dem Gebäude Vers. Nr. 07 wurde auf das fehlende Nutzungsrecht der Einsprecher für das im Eigentum der Gemeinde stehende Strassengrundstück hingewiesen. Der Antrag, die Liegenschaft der Einsprecher sei durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu schützen, könne durch Warnsignale „Werkverkehr“ umgesetzt werden (act. G 8/1 Beilage). Den gegen diesen Entscheid erhobenen Rekurs vom 15. April 2014 (act. G 8/1) wies das Baudepartement des Kantons St. Gallen, nachdem es am 4. November 2014 einen Augenschein durchgeführt hatte (act. G 8/19a), mit Entscheid vom 2. Juli 2015 ab (act. G 2).

B.

a. Gegen diesen Entscheid erhoben A.Y. und B.Y. am 28. August 2015 Beschwerde mit den Rechtsbegehren, der Entscheid sei aufzuheben (Ziff. 1), und es sei die K.-strasse, 2. Bauetappe, gemäss ursprünglichem Projekt und Teilstrassenplan vom 19. August 2011 mit Mittelinsel, eventualiter mit anderen, gleichwertigen verkehrsberuhigenden Massnahmen, zu realisieren (Ziff. 2); eventualiter sei die Angelegenheit an die Beschwerdegegnerin zur Durchführung eines korrekten, rechtskonformen Strassenbau-Projektverfahrens zurückzuweisen (Ziff. 3), unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (Ziff. 4).



b. In der Vernehmlassung vom 8. 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 7). Die Beschwerdegegnerin beantragte in der Vernehmlassung vom 29. Oktober 2015, auf die Beschwerde sei formell nicht einzutreten. Eventualiter sei sie unter Kostenfolge abzuweisen (act. G 10).

c. Mit Stellungnahme (Replik) vom 18. November 2015 bestätigten die Beschwerdeführer ihren Standpunkt (act. G 12).

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 28. August 2015 (act. G 1) zeitlich, formal und inhaltlich den gesetzlichen Anforderungen (Art. 64 in Verbindung mit Art. 47 Abs. 1 und Art. 48 Abs. 1 und 2 VRP). Entgegen der Auffassung der Beschwerdegegnerin (act. G 10) ist die 14tägige Beschwerdefrist mit Eingabe vom 28. August 2015 (Poststempel) gewahrt: Den Beschwerdeführern wurde der Rekursentscheid am 13. Juli 2015 zugestellt, so dass die Frist am 14. Juli 2014 zu laufen begann und unter Berücksichtigung der von 15. Juli bis und mit 15. August 2015 dauernden Gerichtsferien am 28. August 2015 endete. 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



die Beschwerdeführer als Eigentümer der durch das Strassenprojekt betroffenen Grundstücke mit der Prozessführung eigene Interessen im erwähnten Sinn verfolgen (Cavelti/Vögeli, a.a.O., Rz. 388 mit Hinweisen). Auf die Beschwerde ist damit 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.], Kurzkomentar zum st. gallischen Strassengesetz vom 12. Juni 1988, Rz. 1 zu Art. 33).

2.2. Streitig ist vorliegend zum einen, inwiefern und in welcher Form beim in Frage stehenden Strassenprojekt verkehrsberuhigende Massnahmen zu realisieren sind bzw. ob im Rahmen der Projektänderung zu Recht auf die ursprünglich geplante Verkehrsinsel verzichtet wurde. Zum anderen beanstanden die Beschwerdeführer, dass das Planänderungsverfahren vom Juli 2013 nicht ordentlich durchgeführt worden sei (act. G 1 S. 12 Ziff. 33-38). Mit Bezug auf den letztgenannten Punkt ist vorab festzuhalten, dass die Projektänderung (mit dem Verzicht auf die ursprünglich geplante Mittelinsel) vom 4. Juli bis 2. August 2013 öffentlich auflag (act. G 8/5 5a/28 f.). Am 29. Juli 2013 versandte die Beschwerdegegnerin ein Schreiben an alle betroffenen Grundeigentümer bzw. Anstösser der K.-strasse im Projektperimeter. Darin wurde unter Beilage eines Situationsplans auf die Projektänderung und die laufende Einsprachefrist aufmerksam gemacht (act. G 5/8). Am letzten Tag der Frist reichten die Beschwerdeführer ihre Einsprache ein (act. G 8/5 5a/30). Die Vorinstanz kam diesbezüglich im angefochtenen Entscheid zum Schluss, mit dem Verzicht auf die Mittelinsel seien weder zusätzliche Grundeigentümerbeiträge verlangt noch private Rechte der Beschwerdeführer direkt betroffen worden. Folglich sei auch die Situation



im Bereich der Grundstücke der Beschwerdeführer gegenüber dem im November/Dezember 2011 aufgelegten Projekt unverändert geblieben. Der Gemeinderat (Beschwerdegegnerin) habe daher auf den Versand einer persönlichen Anzeige an die Beschwerdeführer verzichtet (Art. 42 StrG, e contrario). Es treffe zwar zu, dass das Schreiben vom 29. Juli 2013 zu spät zugestellt worden sei. Jedoch sei eine Information der Grundeigentümer bezüglich Projektänderung bzw. eine persönliche Anzeige auch nicht zwingend notwendig gewesen, da kein Grundeigentümer durch die Projektänderung private Rechte im Sinn von Art. 42 StrG habe abtreten müssen. Mit Blick auf die gesetzeskonform veranlasste öffentliche Auflage liege kein Verfahrensmangel vor. Dass mit der Auflage der Projektänderung der Technische Bericht nicht neu verfasst und im Projektänderungsbeschluss vom 2. Juli 2013 lediglich pauschal auf Kosteneinsparungen von rund 80'000.-- Franken verwiesen worden sei, könne ebenfalls nicht als Verfahrensmangel gelten. Für die als wesentlich beurteilte Projektänderung (vgl. Art. 47 Abs. 1 StrG) sei das Planverfahren mit öffentlicher Auflage erneut durchgeführt worden. Den Beschwerdeführern sei, nachdem sie rechtzeitig dagegen Einsprache hätten erheben können, damit auch kein Rechtsnachteil erwachsen. Nach Auflage der Projektänderung habe zur Wahrung des rechtlichen Gehörs am 18. September 2013 erneut eine Einspracheverhandlung stattgefunden. Der Vorwurf der Beschwerdeführer, im Einspracheverfahren nicht angehört worden zu sein, sei nicht berechtigt (act. G 2 S. 13-15).

2.3. Hierzu ist festzuhalten, dass der vorinstanzliche Entscheid die von den Beschwerdeführern geltend gemachten Verfahrensmängel im Zusammenhang mit der Eröffnung der Projektänderung prüfte und das rechtliche Gehör mit zutreffender Begründung als gewahrt erachtete. Die diesbezüglichen Rügen der Beschwerdeführer (act. G 1 S. 3 Ziff. 3 und S. 12 f. Ziff. 33) erweisen sich als unbegründet. Wenn die Beschwerdeführer aufgrund der Projektänderung (nicht aufgrund des Strassenprojekts als solches) keine privaten Rechte im Sinn von Art. 42 StrG abtreten müssen, können sie entgegen ihrer Auffassung (act. G 2 S. 14 Ziff. 37) auch nicht zum Kreis der Betroffenen im Sinn dieser Bestimmung gezählt werden. Mutmassungen darüber, ob bzw. inwiefern weitere Personen ihr Einspracherecht wahrnehmen konnten oder nicht (act. G 2 S. 14 Ziff. 38), helfen den Beschwerdeführern ebenfalls nicht weiter: Zum einen fehlt ihnen für solche Vorbringen die Aktivlegitimation; zum anderen wurde die Projektänderung öffentlich aufgelegt (act. G 8/5 5a/28 S. 2 Ziff. 3). Hinsichtlich des



weiteren Vorbringens der Beschwerdeführer, dass sich der Amtsbericht vom 13. September 2014 (vgl. nachstehend E. 3.2) auf eine ihnen bislang nicht bekannte verkehrsplanerische Stellungnahme der Z. AG vom 14. November 2013 (act. G 8/5 5a/40) abstütze (act. G 1 III./18), ist festzuhalten, dass eine Verpflichtung zur vorgängigen Zustellung der - im Amtsbericht explizit erwähnten - verkehrstechnischen Stellungnahme nicht bestand. Im Übrigen stand den Beschwerdeführern am Rekursaugenschein sowohl der Amtsbericht als auch die diesem zugrunde liegende verkehrstechnische Stellungnahme zur Verfügung (vgl. act. G 8/19a S. 2 unten); sie hatten Gelegenheit, sich hierzu vor Erlass des Rekursentscheids zu äussern (vgl. act. G 8/22).

Die Beschwerdeführer beanstanden im Weiteren, dass ihnen der Einspracheentscheid vom 18. März 2014 in Kopie, ohne Originalunterschrift, zugestellt worden sei. Die Vorinstanz habe sich mit diesem Vorbringen überhaupt nicht auseinandergesetzt (act. G 1 S. 3 Ziff. 3, G 12 S. 5 f.). Die Beschwerdeführer hatten im Rekursverfahren die Kopie eines unterzeichneten Einspracheentscheids eingereicht (act. G 8/1 Beilage). Das Fehlen einer Originalunterschrift bzw. das Vorhandensein einer lediglich kopierten Unterschrift auf einem Einspracheentscheid führt grundsätzlich zu keiner schwerwiegenden Verletzung von Parteirechten, und den Betroffenen erwachsen aus einer Heilung dieses Formmangels - von einer solchen ging die Vorinstanz offenbar stillschweigend aus - keine wesentlichen Nachteile. Wenn wie im vorliegenden Fall davon ausgegangen werden kann, dass es sich bei der Zustellung einer Entscheidkopie um ein Versehen handelt, durfte die Vorinstanz aus Gründen der Rechtssicherheit sowie zur beförderlichen Verfahrenserledigung (Art. 77 Abs. 3 der Kantonsverfassung, sGS 111.1) auf die Rückweisung aus formellen Gründen verzichten. Wenn Zweifel an der Identität und Echtheit der zu beurteilenden Entscheidung bestanden hätten, wären diese durch ein nachträgliches Einholen der Unterschriften auszuräumen gewesen. Solche Zweifel waren im Rekursverfahren jedoch nicht behauptet worden und werden es auch im vorliegenden Verfahren nicht. Da den Beschwerdeführern durch die Heilung des Mangels im Rekursverfahren keine Nachteile erwachsen und die Zustellung einer Entscheidkopie auf ein Versehen der Beschwerdegegnerin zurückzuführen ist, lässt es sich nicht beanstanden, dass die Rekursinstanz auf ein nachträgliches Einholen eines unterzeichneten



Originalentscheids verzichtete (vgl. ähnlich auch VerwGE B 2007/200 vom 12. Februar 2008, E. 2.2 f.).

3.

3.1. Vom Grundsatz her unbestritten blieb, dass die Realisierung des Strassenprojekts mit Blick auf den 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 8/19a) festgestellten Verhältnisse und der Ausführungen der Fachorgane (Kantonspolizei, Verkehrstechnik, Strasseninspektorat) sind die Voraussetzungen nach Art. 32 StrG somit grundsätzlich gegeben.

3.2. Auf den Parzellen der Beschwerdeführer Nr. 005 und 006 befinden sich die Handels- und Produktionsstätten der S. Produktions AG und der S. Suisse AG. Sie liegen je auf der gegenüberliegenden Seite der K.-strasse. Die beiden Betriebe sind wirtschaftlich eng verbunden. Der Werkverkehr findet über die K.-strasse statt. Mitarbeiter der beiden Betriebe überqueren die Strasse nach Darlegungen der Beschwerdeführer mehrmals täglich (mit und ohne Handwagen). Be- und Entladungen von Lastwagen erfolgen auf beiden Liegenschaften (act. G 1 III./2 f.). 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. Mit dem Einbau einer Mittelinsel könne nur eine partielle Wirkung erzielt werden (act. G 8/7).

3.3. Im angefochtenen Entscheid führte die Vorinstanz unter anderem gestützt auf diesen Bericht sowie die Feststellungen der Kantonspolizei, Verkehrstechnik, am Rekursaugenschein (vgl. act. G 8/19a) aus, die Beschwerdegegnerin habe auch strassenbauliche Gründe bei der Projektänderung herangezogen und geprüft, ob ein Verzicht auf die geplante Mittelinsel möglich sei bzw. ob der Ausbau der K.-strasse auch ohne Mittelinsel den Anforderungen des Strassenbaus entspreche. Die Mittelinsel sei ursprünglich zwar als zusätzliche Massnahme zur Verkehrsberuhigung vorgesehen gewesen. Die Sicherheit für Fussgänger werde aber hauptsächlich durch das neue Trottoir erzielt. Trotz des Verzichts auf die Mittelinsel seien Notwendigkeit und Zweckmässigkeit des Vorhabens gegeben. Die Auswirkungen des Strassenverkehrs (unter anderem LKW-Verkehr von F. nach G.) seien, soweit sie in einem verhältnismässigen Rahmen bleiben würden, von den Anstössern einer öffentlichen Strasse zu dulden. Die siedlungsorientierte Ausrichtung der Strasse könne auch mit einem Trottoirbau und mit den im Rahmen des Einspracheverfahrens seitens der Beschwerdegegnerin vorgeschlagenen Massnahmen verdeutlicht werden. Sodann bestünden auf dem 450 m langen, weitgehend ebenen Strassenabschnitt gute Sichtverhältnisse. Beim Strassenprojekt sei - zur Verhinderung von Geschwindigkeitsüberschreitungen auf der Quartiersammelstrasse - eine möglichst schmale Fahrbahn und der Bau eines abgesetzten Trottoirs als Fussgängerschutz, welches die Strasse optisch schmaler wirken lasse, vorgesehen. Der Einbau einer Mittelinsel würde nur partielle Wirkung im Nahbereich der Insel entfalten, weil Fahrzeuglenker nach Passieren derselben ihr Fahrzeug wieder beschleunigen würden. Damit entfalle die Verkehrsberuhigung bereits nach wenigen Metern. Im Rahmen der Einspracheverhandlungen seien den Beschwerdeführern seitens der Beschwerdegegnerin mehrere mögliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen in unmittelbarer Nähe ihrer Liegenschaften vorgeschlagen worden. Deren technische Ausführung sei im Situationsplan 1:500 der Q. AG vom 5. Juni 2013 festgehalten (rote Pfosten, Bodenmarkungen und Warntafeln „Werkverkehr“). Im Weiteren sei in Absprache mit den Beschwerdeführern aufgrund der Bedürfnisse des Werkverkehrs festgelegt worden, wo die Absenkungen der Randsteine für Überfahrten erfolgen sollten. Dem Begehren der Beschwerdeführer, andere gleichwertige



St.Galler Gerichte

verkehrsberuhigende Massnahmen zu prüfen, habe die Beschwerdegegnerin folglich entsprochen. Die Beschwerdeführer hätten die Vorschläge allerdings ausgeschlagen. Die K.-strasse erfülle somit die gesetzlichen und technischen Anforderungen auch ohne eine Mittelinsel (act. G 2 S. 16-18).

Das Projekt führe schliesslich, nachdem die Beschwerdeführer für das Strassenprojekt weder dauernd noch vorübergehend Boden abzutreten hätten und auch keine anderen privaten Rechte tangiert seien, zu keinen unverhältnismässigen Eingriffen in das Eigentum. Wenn die Beschwerdeführer geltend machen würden, dass ihr Werkbetrieb durch die geplanten baulichen Massnahmen beeinträchtigt werde, würden sie dabei verkennen, dass die K.-strasse als öffentliche Strasse grundsätzlich jedermann zur Verfügung stehe und die Anstösser einer öffentlichen Strasse nach Art. 62 StrG keine besonderen Rechte an derselben hätten. Eine Beschränkung oder Aufhebung von Einfahrten würden die Beschwerdeführer zu Recht nicht geltend machen (vgl. Art. 65 StrG). Aufgrund der Lage der Industriebauten auf beiden Seiten der K.-strasse ergäben sich aus dem Betrieb derselben regelmässig Querungen der öffentlichen Strasse; gelegentlich würden auch Lastwagen auf dem öffentlichen Strassengrundstück abgestellt bzw. würden in den öffentlichen Strassenraum hineinragen. Dies könne zu gelegentlichen Verkehrsbehinderungen führen. Zu beachten sei dabei, dass der Verkehr auf der öffentlichen Strasse durch privaten Werkverkehr nicht behindert werden dürfe und dass die vom Werkgelände ausfahrenden Fahrzeuge vortrittsbelastet seien. Es liege demnach, wie am Rekursaugenschein von der Kantonspolizei erläutert, in der Verantwortung der betriebsführenden Grundeigentümer, für möglichst reibungslose Lastwagenfahrten zu sorgen; dies gelte auch für das Abstellen von Lastwagen im Strassenbereich (act. G 2 S. 19).

3.4. Die Beschwerdeführer legen unter anderem dar, die früheren Eigentümerinnen des Grundstücks Nr. 006 hätten mit der Beschwerdegegnerin im Jahr 1999 im Hinblick auf den späteren Strassenbau Land abgetauscht. Sie hätten das Land nur abgetauscht, weil ihnen versichert worden sei, dass die bestehenden Parkierungs- sowie Zu- und Wegfahrtmöglichkeiten auch beim Bau einer neuen Strasse gleich benutzt werden könnten. Bis heute erfolge die Strassenbenützung gleich wie vor dem Landabtausch. Eine Mittelinsel oder andere verkehrsberuhigende Massnahmen seien zwingend erforderlich. Unzutreffenderweise gehe die Vorinstanz davon aus, dass es neue



verkehrsberuhigende Massnahmen gebe, die anstelle der ursprünglich geplanten Mittelinsel umgesetzt würden. Die Projektänderung von 2013 beinhalte nur den Wegfall der Mittelinsel, ohne ergänzende verkehrsberuhigende Massnahmen. Im Rahmen des ursprünglichen Strassenprojekts seien kleinere Anpassungen entlang der Liegenschaften der Beschwerdeführer immer im Zusatz zu der ursprünglich geplanten Mittelinsel diskutiert worden. Es habe nie zur Diskussion gestanden, dass diese kleinen Anpassungen den Wegfall der Mittelinsel möglich machen sollten. Das Fazit des Amtsberichts treffe nicht zu, da er auf einer falschen tatsächlichen Grundlage beruhe. Er beziehe sich auf eine erst nach erfolgter Projektänderung erstellte Stellungnahme Z. AG vom November 2013. Die darin angegebenen Strassendimensionen etc. würden nicht dem Projekt gemäss technischem Bericht Q. AG von 2011 entsprechen. Ausserdem werde in der Stellungnahme Z. AG mit veralteten Zahlen (aus dem Jahr 2001) hinsichtlich des Verkehrsaufkommens argumentiert. Im Amtsbericht werde die künftig zu erwartende Verkehrsbelastung der K.-strasse völlig ausgeklammert. Sodann sei notorisch, dass auf der K.-strasse gern und häufig gerast werde. Deshalb sei im ursprünglichen Projekt eine Mittelinsel auch als gerechtfertigt erachtet worden. Eine Mittelinsel oder andere verkehrsberuhigende Massnahmen seien umso mehr notwendig, als es nicht beim bisherigen Verkehrsaufkommen bleiben, sondern dieses massiv zunehmen werde. Mit dem Ausbau der K.-strasse werde weiterer Durchgangsverkehr auf sie verlagert. Sodann werde die K.-strasse auch von Schulkindern (zu Fuss oder auf dem Velo) und von vielen Fahrradfahrern benutzt. Auch deshalb sei sicherzustellen, dass die bisherige Situation mit vielen Geschwindigkeitsüberschreitungen nicht noch zementiert werde. Der Wegfall allfälliger Rechte und Nutzungsmöglichkeiten bezüglich der Liegenschaften der Beschwerdeführer sei selbstverständlich entschädigungspflichtig. Sie würden durch das vorliegende Strassenprojekt in den bestehenden Parkierungs- sowie Zu- und Wegfahrmöglichkeiten auf beiden Liegenschaften beschränkt. Die Annahme der Vorinstanz, wonach die Beschwerdeführer keine Beschränkung oder Aufhebung von Zufahrten geltend machen würden, sei aktenwidrig und falsch. Das Strassenprojekt habe nicht lediglich eine moderate Erhöhung des Schwerverkehrs zur Folge. Die erhebliche Erhöhung der Gefahrensituation auf ihren Grundstücken hätten sie nicht einfach hinzunehmen, zumal es möglich sei, die Gefahrensituation mit vertretbarem Aufwand zu reduzieren oder gar nicht aufkommen zu lassen (act. G 1).



3.5.

3.5.1. Soweit die Beschwerdeführer einen Augenschein auf ihren Liegenschaften beantragen (vgl. act. G 1 S. 23, G 12 S. 5 oben), ist festzuhalten, dass sich die massgeblichen tatsächlichen Verhältnisse für die gerichtliche Überprüfung vollständig aus den umfangreichen Vorakten samt Plänen und Fotos, dem Protokoll des bereits durchgeführten Augenscheins (act. G 8/19a) sowie aus dem Geoportal ergeben. Auf einen Augenschein kann somit verzichtet werden.

Die K.-strasse steht als Gemeindestrasse zweiter Klasse dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offen (Art. 1 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 2 StrG). Die Frage, ob inskünftig eine Umklassierung in eine Gemeindestrasse erster Klasse erfolgen wird oder nicht und inwiefern die Strasse als „Schleichweg“ für den überörtlichen Verkehr dient, ist vorliegend - da nicht Verfahrensgegenstand - entgegen der diesbezüglichen Auffassung der Beschwerdeführer (act. G 1 S. 17 Ziff. 47 f. und Ziff. 51), nicht zu diskutieren. 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.

3.5.2. Unbestritten blieb, dass auf der K.-strasse mit einer geplanten Fahrbahn-Breite von 5.8 m (act. G 8/46) 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 davon aus, dass Erschliessungsstrassen allen Verkehrsteilnehmern offenstehen (VSS-Norm 645 045 Ziff. 5). Die Überquerung der K.-strasse durch Fussgänger einschliesslich Handwagen mit Material (vgl. act. G 8/5 5a/23) bleibt somit auch nach der Strassensanierung möglich (act. G 8/5 5a/26 S. 2). Hinsichtlich des von den Beschwerdeführern angeführten Landabtausches von 1999 mit zugesicherter Strassenbenutzungsmöglichkeit (act. G 1 S. 5) ist festzuhalten, dass die Beschwerdegegnerin im Rahmen der Einspracheverhandlungen eine im Interesse der Beschwerdeführer und des Strassenprojekts liegende Lösung zu erzielen versuchte. In diesem Rahmen wurde unter anderem bestätigt, dass die Anlieferung durch Lastwagen an der Längsseite des Gebäudes Vers. Nr. 0008 auch nach der Strassensanierung weiterhin möglich bleibe und die Benutzung des Trottoirs bis zu einem Meter Breite tolerierbar sei (vgl. act. G 8/5 5a/23). Insgesamt bleibe die Benutzung (der öffentlichen Strasse) gewährleistet wie bisher (act. G 8/5 5a/26, G 8/5 5a/27 S. 2 unten). Von dieser Feststellung ist für das vorliegende Verfahren auszugehen.

Die - von den Beschwerdeführern zu Recht beanstandete (act. G 1 S. 21 Ziff. 61) - Feststellung im vorinstanzlichen Entscheid (auf S. 19 E. 8.2), wonach die Beschwerdeführer für das Strassenprojekt weder dauernd noch vorübergehend Boden abzutreten hätten und auch keine anderen privaten Rechte tangiert seien, bezieht sich ausschliesslich auf die Projektänderung bzw. die damit weggefallene Mittelinsel (vgl. act. G 7 S. 3 f.), nicht jedoch auf das Strassenprojekt als Ganzes, für welches vom Grundstück Nr. 005 der Beschwerdeführer der Erwerb von 18 m² Land vorgesehen ist. Die erwähnte Erwägung 8.2 im vorinstanzlichen Entscheid ist in diesem Sinn zu präzisieren.

3.5.3. Die fehlende Notwendigkeit einer Mittelinsel wurde im angefochtenen Entscheid zutreffend damit begründet, dass sich eine zureichende Verkehrsberuhigung auch mit einer möglichst schmalen Fahrbahn und dem Bau eines abgesetzten Trottoirs, durch welches die Strasse optisch schmaler wirke, erzielen lasse. Sodann wies die Vorinstanz auf die örtlich begrenzte Wirkung von Mittelinseln hin und führte die in der Einspracheverhandlung vom 10. Juni 2013 (act. G 8/5 5a/27) - und damit unmittelbar vor dem Projektänderungs-Beschluss vom 2. Juli 2013 mit Verzicht auf den Bau der Mittelinsel (act. G 8/5 5a/28) - diskutierten zusätzlichen



Verkehrsberuhigungsmassnahmen in unmittelbarer Nähe der Liegenschaften der Beschwerdeführer auf, deren technische Ausführung im Situationsplan 1:500 der Q. AG vom 5. Juni 2013 festgehalten sind (rote Pfosten, Bodenmarkungen und Warntafeln „Werkverkehr“; vorstehende E. 3.3). Der im Einspracheverfahren von den Anwohnern geäusserte Wunsch, die ursprünglich geplante Mittelinsel in Richtung ihrer Liegenschaften zu verschieben (vgl. act. G 8/5 5a/6 und 8 [jeweils III.4.]), macht im Übrigen die örtlich begrenzte Wirkung einer Mittelinsel deutlich, indem die durch die Insel bewirkte Verkehrsberuhigung im Wesentlichen lediglich den Liegenschaften zukommt, die sich in unmittelbarer Nähe der Insel befinden (vgl. dazu auch Stellungnahme des Leiters Verkehrstechnik der Kantonspolizei, H.R., anlässlich des Rekurs-Augenscheins; act. G 8/19a S. 6). Die von den Beschwerdeführern im Weiteren ins Feld geführte aktuelle und künftige Verkehrsbelastung (act. G 1 S. 16 f.) bildet für die Beantwortung der Frage, ob die Mittelinsel anzubringen sei oder nicht, kein taugliches Kriterium: Zum einen dient eine Mittelinsel insofern nicht der besseren Bewältigung eines künftigen Mehrverkehrs, als sie den Verkehrsfluss als solchen nicht zu verbessern vermag. Zum anderen dürfte ein künftig erhöhtes Verkehrsaufkommen tendenzweise eher tiefere Geschwindigkeiten im betreffenden Strassenbereich bewirken. Den Bedürfnissen des Werkbetriebs der Beschwerdeführer und ihrem Anliegen betreffend verkehrsberuhigende Massnahmen, welche unmittelbar im Bereich ihrer Liegenschaften ihre Wirkung entfalten, trug der vorinstanzliche Entscheid somit angemessen Rechnung. Im vorliegenden Verfahren stellte die Vorinstanz die Umsetzung der im Bericht der Q. AG erwähnten Massnahmen in Aussicht mit dem Hinweis, dass für den Erlass der Signalisation die Kantonspolizei zuständig sei (act. G 7 S. 2 unten). Nachdem der Amtsbericht sich umfassend mit den Planungsgrundlagen einschliesslich VSS-Normen auseinandersetzte und eine überzeugende Würdigung vornahm, besteht kein Anlass für die Einholung eines neuen Amtsberichts bzw. eines Gutachtens betreffend verkehrsberuhigende Massnahmen. Der diesbezügliche Antrag der Beschwerdeführer (act. G 1 S. 17 Ziff. 45) sowie die weiteren Beweisanträge (act. G 1 S. 23) sind daher abzuweisen.

3.5.4. Insgesamt lässt sich nicht beanstanden, dass die Vorinstanz das Strassenprojekt K.-strasse 2. Bauetappe in der abgeänderten Variante einschliesslich der vorgesehenen verkehrsberuhigenden Massnahmen (reduzierte Fahrbahnbreite, neues Trottoir, Massnahmen im Bereich der Liegenschaften der Beschwerdeführer [rote



Pfosten, Bodenmarkierungen, Warntafeln „Werkverkehr“) als rechtmässig bestätigte. Das Projekt entspricht 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. Insbesondere wies die Vorinstanz (act. G 2 S. 19 E. 8.3) zu Recht darauf hin, dass die Beschwerdeführer mit ihrem Vorbringen betreffend Beeinträchtigung ihres Werkbetriebs durch die geplanten baulichen Massnahmen den Charakter der K.-strasse als öffentliche Strasse verkennen. Letzteres gilt umso mehr, als die Benutzung der K.-strasse für die Beschwerdeführer bzw. für ihren Werkverkehr wie dargelegt (vorstehende E. 3.5.2) - im Rahmen der strassenverkehrsrechtlichen Regeln (vgl. dazu auch E-Mail des Leiters Verkehrstechnik der Kantonspolizei vom 14. November 2014; act. G 8/18h) - auch nach der Realisierung des Strassenprojekts wie bis anhin möglich bleiben wird.

3.6. Die Beschwerdeführer rügen im Weiteren, im Einspracheentscheid vom 18. März 2014 seien in einer Art Sammelabweisung gleichzeitig zwei im Jahr 2011 erhobene Einsprachen zusammen mit der Einsprache aus dem Jahr 2013 abgewiesen worden, obwohl die Einsprachen und der zugrunde liegende Sachverhalt nicht identisch gewesen seien. Die Beschwerdegegnerin hätte die Einsprachen aus dem Jahr 2011 gutheissen müssen, da sie letztlich den Anliegen entsprochen habe (act. G 1 S. 12 Ziff. 31 mit Hinweis auf Einspracheentscheid vom 18. März 2014, lit. f [richtig wohl: lit. i]).

Dazu ist festzuhalten, dass Rechtsmittelverfahren, in denen Rügen erhoben werden, die denselben Streitgegenstand betreffen und zum Teil ähnlich bzw. gleich begründet werden, nach der Rechtsprechung vereinigt werden (vgl. statt vieler VerwGE B 2009/139, 140 vom 11. Mai 2010, E. 2, in: www.gerichte.sg.ch). In den Einsprachen von 2011 und 2013 wurden im Wesentlichen identische Rügen erhoben, und es stellten sich dieselben Rechtsfragen. Es war daher sachgerecht, die Einsprachen in einem gemeinsamen Entscheid zu erledigen. In den Einsprachen gegen das ursprüngliche Strassenprojekt vom 30. November 2011 hatten die Einsprecher (und heutigen Beschwerdeführer) beantragt, zwecks Gewährleistung eines gefahrlosen und ohne zusätzliche Einschränkungen möglichen Werkverkehrs sei das Strassenprojekt mit angemessenen, zusätzlichen Massnahmen zu ergänzen (act. G 8/5 5a/6 und 8). Im



Einspracheentscheid vom 18. März 2014, welcher zum einen die Einsprachen vom 30. November 2011 (act. G 8/5 5a/6 und 8) gegen den Projekt-Beschluss vom 25. November 2011 (act. G 8/5 5a/3) und zum anderen die Einsprache vom 2. August 2013 (act. G 8/5 5a/30) gegen den Projektänderungs-Beschluss vom 2. Juli 2013 (act. G 8/5 5a/28) behandelte, wurde unter anderem festgestellt, dass der Antrag, die Liegenschaft der Einsprechenden sei durch Massnahmen der Verkehrsberuhigung zu schützen, aufgenommen sei. Zuständig für den Erlass von Signalisationen sei die Kantonspolizei. Weitere bauliche Massnahmen mit Schwellen seien nicht zweckmässig (act. G 8/1 Beilage, lit. i). Mit Blick auf den Umstand, dass Signalisation und Markierung neuer und zu korrigierender Verkehrsflächen gesamthaft im Rahmen des Strassen-Projekts zu planen sind (Art. 28 der Einführungsverordnung zum Eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz, sGS 711.1), wären die Einsprachen von 2011 formell (teilweise) gutzuheissen gewesen, nachdem der Einspracheentscheid inhaltlich den Antrag, die Liegenschaft der Einsprechenden sei durch Massnahmen der Verkehrsberuhigung zu schützen, „aufnahm“ und damit im Ergebnis guthiess.

4.

4.1. Aufgrund der vorstehenden Erwägungen ist zusammenfassend festzuhalten, dass das geänderte Strassenprojekt vom 2. Juli 2013 zu Recht bestätigt und in diesem Umfang der gegen den Einspracheentscheid vom 18. März 2014 erhobene Rekurs von der Vorinstanz zu Recht abgewiesen wurde. Hingegen rechtfertigte sich eine vollumfängliche Abweisung des Rekurses insofern nicht, als die Rekurerhebung mit Bezug auf die Behandlung der Einsprachen vom 30. November 2011 im Einspracheentscheid vom 18. März 2014 sich wie dargelegt als berechtigt erwiesen hatte. Die Tatsache des (teilweise) berechtigterweise erhobenen Rekurses ist bei der Kostenverlegung zu berücksichtigen. Es rechtfertigt sich mit Blick auf den Verfahrensausgang, die amtlichen Kosten des Rekursverfahrens (Fr. 3'500.--) den Beschwerdeführern im Betrag von Fr. 3'000.-- und der Beschwerdegegnerin im Betrag von Fr. 500.-- aufzuerlegen (Art. 95 Abs. 1 VRP). Der im vorinstanzlichen Verfahren von den Beschwerdeführern geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'000.-- wird angerechnet. Auf die Kostenerhebung bei der Beschwerdegegnerin wird verzichtet (Art. 95 Abs. 3 VRP).



4.2. In teilweiser Gutheissung der Beschwerde ist somit Ziff. 1 des angefochtenen Rekursentscheids aufzuheben und wie folgt neu zu fassen: „Der Rekurs wird in dem Umfang teilweise gutgeheissen, als die Einsprachen vom 30. November 2011 im Einspracheentscheid vom 18. März 2014 gutzuheissen gewesen wären“. Im Übrigen ist die Beschwerde abzuweisen. Ein nur geringfügiges Obsiegen bzw. Unterliegen - wie es hier vorliegt - wird bei der Kostenverlegung nicht berücksichtigt (VerwGE B 2013/28 vom 12. Februar 2014, E. 7; R. Hirt, Die Regelung der Kosten nach st. gallischem Verwaltungsrechtspflegegesetz, St. Gallen 2004, S. 94). Die amtlichen Kosten des Beschwerdeverfahrens sind somit den Beschwerdeführern aufzuerlegen (Art. 95 Abs. 1 VRP). Eine Entscheidgebühr von Fr. 3'500.-- ist angemessen (Art. 7 Ziff. 222 Gerichtskostenverordnung, sGS 941.12). Der in gleicher Höhe geleistete Kostenvorschuss wird verrechnet.

Bei diesem Verfahrensausgang (kein mehrheitliches Obsiegen) besteht kein Anspruch der Beschwerdeführer auf die Entschädigung ausseramtlicher Kosten (Art. 98 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 98bis VRP; vgl. R. Hirt, a.a.O., S. 182 ff.). Die Vorinstanz und die Beschwerdegegnerin (vgl. Anträge in act. G 7 und G 10) haben keinen Anspruch auf ausseramtliche Entschädigung (Cavelti/Vögeli, a.a.O., Rz. 829).

Demnach erkennt das Verwaltungsgericht zu Recht:

1. In teilweiser Gutheissung der Beschwerde wird Ziff. 1 des Rekursentscheids vom 2. Juli 2015 aufgehoben und wie folgt neu gefasst: „Der Rekurs wird in dem Umfang teilweise gutgeheissen, als die Einsprachen vom 30. November 2011 im Einspracheentscheid vom 18. März 2014 gutzuheissen gewesen wären“. Im Übrigen wird die Beschwerde abgewiesen.

2. Die amtlichen Kosten des Rekursverfahrens (Fr. 3'500.--) tragen die Beschwerdeführer im Betrag von Fr. 3'000.-- und die Beschwerdegegnerin im Betrag von Fr. 500.--. Der für das Rekursverfahren von den Beschwerdeführern geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'000.-- wird angerechnet. Auf die Kostenerhebung bei der Beschwerdegegnerin wird verzichtet.

3. Die Beschwerdeführer bezahlen amtliche Kosten des Beschwerdeverfahrens von Fr. 3'500.--, unter Verrechnung mit dem von ihnen geleisteten Kostenvorschuss.



4. Ausseramtliche Kosten werden nicht entschädigt.

Der Präsident

Der Gerichtsschreiber

Eugster

Schmid