



Fall-Nr.: B 2017/186
Stelle: Verwaltungsgericht
Rubrik: Verwaltungsgericht
Publikationsdatum: 21.02.2019
Entscheiddatum: 21.02.2019

Entscheid Verwaltungsgericht, 21.02.2019

Strassenrecht, Art. 1 ff., Art. 7 ff. und Art. 32 f. StrG. Frage, ob die Beschwerdeführer ins Genehmigungsverfahren vor dem Baudepartement beizuladen gewesen wären, offengelassen (E. 4). Die vorliegend zu beurteilende Ersatzbrücke erfüllt auch hinsichtlich der künftigen Nutzung durch den motorisierten Verkehr die gesetzlichen Anforderungen. Der Bau der Ersatzbrücke ist weder überdimensioniert noch sonst wie unverhältnismässig (E. 6), (Verwaltungsgericht, B 2017/186). Entscheid vom 21. Februar 2019

Besetzung

Abteilungspräsident Zürn; Verwaltungsrichterin Zindel, Verwaltungsrichter Steiner;
Gerichtsschreiber Bischofberger

Verfahrensbeteiligte

X. und Y.,

Beschwerdeführer,

vertreten durch Rechtsanwalt Dr. iur. Werner Ritter, Ritter Advokatur,
Im Forum, Bahnhofstrasse 24, Postfach 142, 9443 Widnau,

gegen

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

Vorinstanz,



St.Galler Gerichte

und

Politische Gemeinde Z.____,

Beschwerdegegnerin,

vertreten durch Rechtsanwalt lic. iur. Jürg Bereuter, Bratschi AG, Vadianstrasse 44,
Postfach 262, 9001 St. Gallen,

Gegenstand

Teilstrassenplan / Strassenbauprojekte

Das Verwaltungsgericht stellt fest:

A. Auf dem Hoheitsgebiet von Z.____ mündet die B.____strasse (Parzelle Nr. 1____, Grundbuch Z.____) via die mehr als 100-jährige, rund 5 m breite C.____brücke über den D.____kanal (Gemeindegewässer, Parzelle Nr. 2____) in die L.____strasse (Parzelle Nr. 3____). Vor der Brücke zweigt die R.____strasse (Parzelle Nr. 4____) von der B.____strasse nach Nordwesten ab. Ab dieser Verzweigung verläuft die K.____strasse (Parzelle Nr. 5____) entlang dem D.____kanal nach Südwesten. Im Südosten schliesst die G.____strasse (Parzelle Nr. 6____) und im Südwesten die I.____strasse (Parzelle Nr. 7____) an die L.____strasse an. östlich der Überdeckung des M.____kanals zweigt die M.____strasse (Parzelle Nr. 8____) in Richtung Südosten von der G.____strasse ab. Nach dem gültigen Gemeindestrassenplan der Politischen Gemeinde Z.____ sind alle Strassen mit Ausnahme der K.____- und I.____strasse sowie der Stichstrassen zur G.____strasse (insbesondere F.____-, J.____- sowie P.____strasse) und der M.____strasse (Gemeindestrassen dritter Klasse) als Gemeindestrasse zweiter Klasse klassiert. Über die C.____brücke sowie die L.____, G.____ und M.____strasse führen mehrere Velo- und Wanderwege von kantonaler Bedeutung. Auf Antrag des Gemeinderates Z.____ vom 17. Januar 2012 ordnete das Polizeikommando mit Entscheid vom 19. Januar 2012 aus Tragsicherheitsgründen ein "Verbot für Motorwagen und Motorräder" sowie ein "Verbot für Tiere" auf der C.____brücke an, deren Nutzlast nach Überprüfungen in den Jahren 2009 und 2010



bereits auf 3.5 t reduziert worden war (B 2017/186 act. 12/8/2, B 2017/187 act. 13.1/3/36-40, www.geoportal.ch).

B. Vom 24. August 2012 bis 22. September 2012 legte der Gemeinderat Z.__ gestützt auf das kommunale Gesamtverkehrskonzept vom ... (fortan: Konzept) das Strassenbauprojekt "Brücke__" mit Teilstrassenplan öffentlich auf, welches den Ersatz der bestehenden C.__brücke durch den Neubau einer 8 m breiten (6 m Fahrbahnbreite, 2 m Gehweg) Brücke mit Zulassung für 40-Tonnen-Lastwagen vorsah. Am 25. März 2014 wies das Baudepartement einen gegen den Einspracheentscheid des Gemeinderates Z.__ vom 30. April 2013 von X.__ und Y.__ erhobenen Rekurs ab. Mit Entscheid B 2014/57 vom 4. Juni 2014 schrieb das Verwaltungsgericht eine dagegen von X.__ und Y.__ am 8. April 2014 erhobene Beschwerde zufolge Gegenstandslosigkeit ab (B 2014/57 act. 1, 10 und 2, S. 12 E. 4.1, B 2017/186 act. 12/9a/1).

C. Am 25. August 2015 erliess der Gemeinderat Z.__ den Teilstrassenplan "Brücke__", welcher zusammen mit dem zugehörigen Strassenbauprojekt für den Ersatz der bestehenden C.__brücke (Gesamtbreite der Brücke neu: 5.60 m) und den strassenbaulichen Massnahmen zur Umsetzung der Tempo-30-Zone "G.__strasse" vom 29. August 2015 bis 27. September 2015 öffentlich auflag. Dagegen erhoben X.__ und Y.__ am 2. September 2015 Einsprache. Am 8. September 2015 (veröffentlicht am 14. September 2015) verfügte das Polizeikommando gestützt auf ein verkehrstechnisches Gutachten des Ingenieurbüros Q.__, vom 19. August 2015 (fortan: Gutachten Q.__) die Tempo-30-Zone "G.__strasse". Am 9. September 2015 (veröffentlicht am 14. September 2015) erliess es verschiedene Verkehrsbeschränkungen, insbesondere die Beschränkung "Höchstgewicht 19 Tonnen" auf der neuen C.__brücke. Nach Durchführung einer Einspracheverhandlung mit Augenschein am 14. Dezember 2015 wies der Gemeinderat Z.__ die Einsprache vom 2. September 2015 mit Entscheid vom 16./19. Februar 2016 ab (B 2017/186 act. 12/8/8-14, 17-19, 35 und 43 f., ABI__).

D. Dagegen rekurrirten X.__ und Y.__ am 7. März 2016 an das Baudepartement. Am 29. August 2016 reichte das Strasseninspektorat einen Amtsbericht ein. Am 27. Oktober 2016 führte das Baudepartement zusammen mit dem Sicherheits- und



St.Galler Gerichte

Justizdepartement, an welches X.__ und Y.__ am 21. September 2015 mit Rekursen gegen die am 14. September 2015 publizierten Verkehrsanordnungen des Polizeikommandos vom 8./9. September 2015 gelangt waren, einen Augenschein durch. Mit Entscheid vom 24. August 2017 wies das Baudepartement den Rekurs ab, soweit es darauf eintrat. Gleichentags wies das Sicherheits- und Justizdepartement die Rekurse ab, soweit es darauf eintrat (B 2017/186 act. 2, 12/1, 12, 15a, B 2017/187 act. 2, 13.1/1, act. 13.2/1).

E. Gegen den Entscheid des Baudepartements (Vorinstanz) vom 24. August 2017 erhoben X.__ und Y.__ (Beschwerdeführer) durch ihren Rechtsvertreter am 8. September 2017 Beschwerde beim Verwaltungsgericht mit den Rechtsbegehren, es sei der angefochtene Entscheid unter Kosten- und Entschädigungsfolgen aufzuheben. Eventualiter sei die Angelegenheit zur Neubeurteilung im Sinne der Erwägungen des Verwaltungsgerichts an die Vorinstanz zurückzuweisen (B 2017/186 act. 1). Gleichentags erhoben sie gegen den Entscheid des Sicherheits- und Justizdepartements vom 24. August 2017 Beschwerde beim Verwaltungsgericht (B 2017/187 act. 1). Am 6. November 2017 ergänzten sie ihre Beschwerde mit einer Begründung (B 2017/186 act. 9). Mit Vernehmlassung vom 24. November 2017 schloss die Vorinstanz auf kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde (act. 11). Mit Stellungnahme vom 22. Dezember 2017 beantragte die Politische Gemeinde Z.__ (Beschwerdegegnerin) durch ihren Rechtsvertreter, es sei die Beschwerde unter Kosten- und Entschädigungsfolge abzuweisen (act. 16). Am 12. Dezember 2018 genehmigte das Baudepartement den Teilstrassenplan "Brücke__". Dabei stützte es sich auf die wasserbauliche Sondernutzungsbewilligung des Amtes für Wasser und Energie vom 29. November 2018 und die fischereirechtliche Bewilligung des Amtes für Natur, Jagd und Fischerei vom 30. November 2018 (act. 19 f.). Dazu nahmen die Beschwerdeführer am 1. Februar 2019 Stellung (act. 24).

Auf die Ausführungen der Verfahrensbeteiligten zur Begründung ihrer Anträge und die Akten wird, soweit wesentlich, in den 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. 59^{bis} Abs. 1 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege; sGS 951.1, VRP). Die Beschwerdeführer sind zur Ergreifung des Rechtsmittels berechtigt (Art. 64 in Verbindung mit Art. 45 Abs. 1 VRP). Die Beschwerdeeingabe vom 8. September 2017 (act. 1) erfolgte rechtzeitig und erfüllt zusammen mit der Ergänzung vom 6. November 2017 (act. 9) formal und inhaltlich die gesetzlichen Anforderungen (Art. 64 in Verbindung mit Art. 47 Abs. 1 und Art. 48 Abs. 1 und 2 VRP). Auf die Beschwerde ist somit grundsätzlich einzutreten. Mangels Begründung nicht einzutreten ist auf die Beschwerde, soweit sich die Beschwerdeführer gegen die strassenbaulichen Massnahmen zur Umsetzung der Tempo-30-Zone "G.__strasse" wehren (vgl. hierzu Zwischenverfügung des Abteilungspräsidenten vom 12. September 2017, act. 4). Selbst wenn darauf eingetreten würde, wäre nicht ersichtlich, inwiefern die Beschwerdeführer wegen des geplanten trapezförmigen Vertikalversatzes vor dem Grundstück Nr. 9__ (vgl. Konzeptplan Tempo 30 vom 20. August 2015, act. 12/8/8) eigener Darstellung im Verfahren B 2017/187 gemäss (act. 9, S. 7 f. lit. D/9 und 11, S. 11 f. lit. E/III/2 f.) zusätzlichen (übermässigen) Lärm- oder Geruchsimmissionen ausgesetzt wären oder die Zufahrt zu ihrem Wohnhaus auf Parzelle Nr. 10__ erschwert würde.

2. Das strittige Strassenbauprojekt mit Teilstrassenplan (Sondernutzungsplan, vgl. VerwGE B 2012/69; B 2012/70 vom 19. Dezember 2013 E. 3.2.2 mit Hinweisen, www.gerichte.sg.ch) lag vom 29. August 2015 bis 27. September 2015 öffentlich auf. Damit bleibt das bis 30. September 2017 gültige Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Baugesetz; nGS 32-47, BauG, Neudruck September 2004, nGS 39-91, in der Fassung vom 1. Januar 2015) und die bis 30. September 2017 gültige Fassung des StrG (nGS 39-62, letztmals geändert am 1. Juni 2017, nGS 2017-032) vorliegend anwendbar (vgl. Art. 174 des Planungs- und Baugesetz; sGS 731.1, PBG, in Kraft getreten am 1. Oktober 2017, nGS 2017-049, und Art. 127 StrG analog).

3. Von Amtes wegen wurden die Akten der Beschwerdeverfahren B 2017/187 und B 2014/57 beigezogen. Die Beschwerdeführer stellen darüber hinaus zusätzlich die Beweisanträge (act. 9, S. 2 lit. B/1, S. 4-9 lit. D/1-6, 8-11), es sei ein Augenschein durchzuführen; es sei ein Gutachten über das Verkehrsaufkommen und die



Notwendigkeit der C.__brücke für die Bewältigung des motorisierten Verkehrs einzuholen; sie seien zu befragen; es seien Unterlagen über eine geplante Busverbindung über die neue C.__brücke durch die Beschwerdegegnerin und die Politische Gemeinde W.__ zu edieren und es sei ein verkehrstechnisches Gutachten zum gemessenen durchschnittlichen täglichen Verkehr von 600 Fahrzeugen einzuholen. Auf die beantragten prozessualen Vorkehren kann verzichtet werden, da sich die entscheiderelevanten tatsächlichen Verhältnisse ohne weiteres aus den Verfahrensakten (vgl. dazu BGer 8C_649/2017 vom 4. Januar 2018 E. 7.6.2 mit Hinweisen) ergeben.

4. Die Beschwerdeführer bringen zunächst vor (act. 24, S. 4 f. lit. D/zu 4. f.), ihnen sei keine Gelegenheit gegeben worden, sich am Verfahren betreffend die Erteilung der wasserbaulichen Sonderbewilligung zu beteiligen. Ebenso wenig sei ihnen die Sonderbewilligung eröffnet oder ihnen davon Kenntnis gegeben worden. Dasselbe gelte für das Verfahren betreffend die Erteilung der fischereirechtlichen Bewilligung.

4.1. Aus dem Anspruch auf rechtliches Gehör gemäss Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (SR 101, BV, siehe auch Art. 4 lit. c der Verfassung des Kantons St. Gallen; SR 131.225, sGS 111.1, KV, und Art. 15 Abs. 2 Satz 1 VRP) ergibt sich das Recht der Betroffenen, sich vor Erlass eines Entscheids zur Sache zu äussern, erhebliche Beweise beizubringen, Einsicht in die Akten zu nehmen, mit erheblichen Beweisanträgen gehört zu werden und an der Erhebung wesentlicher Beweise entweder mitzuwirken oder sich zumindest zum Beweisergebnis zu äussern, wenn dieses geeignet ist, den Entscheid zu beeinflussen. Der Anspruch auf rechtliches Gehör umfasst als Mitwirkungsrecht somit alle Befugnisse, die einer Partei einzuräumen sind, damit sie in einem Verfahren ihren Standpunkt wirksam zur Geltung bringen kann (vgl. BGE 135 II 286 E. 5.1 mit Hinweisen). Eine nicht besonders schwerwiegende Verletzung des rechtlichen Gehörs kann ausnahmsweise als geheilt gelten, wenn der Mangel im Rechtsmittelverfahren kompensiert wird und die Rechtsmittelinstanz die von der Gehörsverletzung betroffenen Aspekte mit derselben Kognition überprüfen kann wie die untere Instanz. Unter dieser Voraussetzung ist darüber hinaus - im Sinne einer Heilung des Mangels - selbst bei einer schwerwiegenden Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör von einer Rückweisung der Sache an die Vorinstanz abzusehen, wenn und soweit die



Rückweisung zu einem formalistischen Leerlauf und damit zu unnötigen Verzögerungen führen würde, die mit dem Interesse der betroffenen Partei an einer beförderlichen Beurteilung der Sache nicht zu vereinbaren wären (vgl. BGer 1C_168/2018 vom 26. Oktober 2018 E. 3.2 mit Hinweisen).

4.2. Nicht umstritten ist, dass die Genehmigung des Baudepartements vom 12. Dezember 2018 (vgl. Art. 26 RPG in Verbindung mit Art. 13 Abs. 2 StrG), mit welcher die fraglichen (Sonder-)Bewilligungen des Amtes für Wasser und Energie vom 29. November 2018 (vgl. Art. 9 Abs. 1 Ziff. 5 des Gesetzes über die Gewässernutzung; sGS 751.1, GNG, sowie Art. 3 und Art. 3a Abs. 1 der Vollzugsverordnung zum GNG; sGS 751.11) und des Amtes für Natur, Jagd und Fischerei vom 30. November 2018 (vgl. Art. 8 Abs. 1 und Abs. 3 lit. I des Bundesgesetzes über die Fischerei; SR 923.0, Art. 7 Abs. 1 lit. a des Gesetzes über die Fischerei sowie den Schutz der im Wasser lebenden Tiere und deren Lebensgrundlagen, Fischereigesetz; sGS 854.1, FiG, und Art. 2 der Fischereiverordnung; sGS 854.11, FV) der Beschwerdegegnerin eröffnet wurden (act. 20), erst im Rahmen des Verfahrens vor Verwaltungsgericht eingeholt und in die (koordinierte) Beurteilung miteinbezogen werden durfte (vgl. dazu BGer 1C_265/2010 vom 28. September 2010 E. 3.2 mit Hinweis auf BGE 135 II 22 E. 1.2.3 f., und VerwGE B 2015/19 vom 26. April 2018 E. 5 mit Hinweisen, www.gerichte.sg.ch). Da das Verwaltungsgericht demzufolge die der Genehmigung zugrundeliegenden Verfügungen im vorliegenden Fall als erste richterliche Instanz (vgl. zum Rechtsmittelweg VerwGE B 2016/50 vom 26. Juli 2018 E. 2.2 mit Hinweisen, www.gerichte.sg.ch) beurteilt (anders: Art. 38 PBG in Verbindung mit Art. 3 Abs. 1 lit. c der Verordnung zum PBG; sGS 731.11, PBV), darf es seine Kognition in Bezug auf die diesbezüglichen Vorbringen - entgegen der Vorgabe von Art. 61 Abs. 2 und 3 VRP - nicht auf Rechts- und Sachverhaltsfragen beschränken, sondern es hat auch eine Ermessensüberprüfung vorzunehmen (vgl. dazu Art. 49 Abs. 1 BV in Verbindung mit Art. 33 Abs. 3 lit. b RPG und A. Ruch, in: Aemisegger/Moor/derselbe/Tschannen [Hrsg.], Praxiskommentar RPG: Nutzungsplanung, Zürich 2016, Art. 26 Rz. 51, sowie Aemisegger/Haag, Praxiskommentar zum Rechtsschutz in der Raumplanung, Zürich 2010, Art. 33 Rz. 72, und demgegenüber E. 6.1 hiernach).

Am 14. Dezember 2018 erhielten die Beschwerdeführer Gelegenheit (act. 21), im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren allfällige konkrete gegen die



St.Galler Gerichte

Genehmigung sowie die fraglichen Verfügungen gerichtete Einwände vorzutragen. Dadurch konnte - falls ihr formeller Gehörsanspruch im Genehmigungsverfahren vor dem Baudepartement nicht gewährleistet gewesen sein sollte (vgl. hierzu insbesondere Art. 11 GNG und zu den Voraussetzungen der Beiladung VerwGE B 2015/36; B 2016/117 vom 28. März 2017 E. 2.2 in fine mit Hinweisen, www.gerichte.sg.ch) - ein allfälliger Mangel bei der Gehörswahrung im vor-instanzlichen Genehmigungsverfahren resp. in den Verfahren vor den kantonalen Ämtern somit im vorliegenden Verfahren geheilt werden. Dies umso mehr, als sich die Beschwerdeführer in ihrer Stellungnahme vom 1. Februar 2019 (act. 24) inhaltlich darauf beschränken, auf die Beschwerdeergänzung vom 6. November 2017 (act. 9) zu verweisen. Dementsprechend rechtfertigt es sich unabhängig von der Beantwortung der Frage, ob überhaupt eine Gehörsverletzung vorlag, auch nicht, der Vorinstanz in diesem Zusammenhang gestützt auf Art. 95 Abs. 2 VRP amtliche Kosten aufzuerlegen (nachstehende Erwägung 7).

5. Die Beschwerdeführer machen weiter geltend (act. 9, S. 5-9 lit. D/5 f. und 9-11, S. 10 f. lit. E/8 f., S. 13 lit. E/16), der angefochtene Entscheid beruhe auf einer unvollständigen oder unrichtigen Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts.

Wie sich aus Erwägung 6.2 in fine hiernach ergibt, tut vorweg nichts zur Sache, ob eine Buserschliessung im Einzugsgebiet der projektierten C.__brücke bereits besteht oder erst geplant ist. Überdies sind die Fragen, ob der Bau der Ersatzbrücke für den motorisierten Verkehr im öffentlichen Interesse liegt und notwendig ist, nicht bei der Sachverhaltskontrolle, sondern im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung zu klären. Sie stellen keine Tatfragen, sondern von Amtes wegen zu prüfende Rechtsfragen dar. Bereits aus diesen Gründen kann der Vorinstanz keine rechtsfehlerhafte unvollständige oder unrichtige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts vorgeworfen werden (vgl. dazu Art. 58 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 12 VRP, VerwGE B 2014/197; B 2015/307 vom 24. August 2017 E. 7.1.1, www.gerichte.sg.ch, und Cavelti/Vögeli, Verwaltungsgerichtsbarkeit im Kanton St. Gallen, 2. Aufl. 2003, Rz. 586 ff.). Dessen ungeachtet trifft es zwar gemäss den Beschwerdeführern zu, dass die Verkehrszahlen im Gutachten Q.__ (act. 12/8/9) von denjenigen im Konzept (act. 12/9a/1), auf welches sich die Vorinstanz im angefochtenen Entscheid (act. 2, S. 16 f. E. 5.3) hinsichtlich des Verkehrsaufkommens beiläufig abstützte, abweichen. Im Zeitraum vom 11. bis



St.Galler Gerichte

17. Februar 2011 wurden an der G.__strasse __ im Konzept (act. 12/9a/1, S. 9 f.) ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von 600 [Fahrzeugbewegungen] und im Gutachten Q.__ (act. 12/8/9, S. 16, Bilder 21 f., Messung A, siehe dazu auch act. 12/8/33 und 36) ein solcher von 300 ermittelt. Die Beschwerdeführer lassen indes ausser Acht, dass der DTV im Gutachten Q.__ nur in Fahrtrichtung West berechnet wurde. Ebenso wurden die übrigen im Gutachten Q.__ aufgeführten Verkehrszahlen (S. 16 f., Bilder 23 f.), welche an der G.__strasse __ und __ vom 4. bis 13. Dezember 2012 (Messung B, DTV von 210), vom 6. bis 16. Juli 2015 (Messung C, DTV von 200) und vom 13. bis 16. Juli 2015 (Messung D, DTV von 200) erhoben wurden, jeweils nur pro Fahrtrichtung erfasst. Hinzu kommt, dass die bestehende C.__brücke bereits am 19. Januar 2012 für den motorisierten Verkehr gesperrt wurde (B 2017/187 act. 13.1/3/36-40). Damit erlauben die im Gutachten Q.__ nach dem 19. Januar 2012 ermittelten Verkehrszahlen (Messung B bis D) ohnehin keine Rückschlüsse auf die voraussichtlichen Verkehrsfrequenzen auf der projektierten Brücke. Dasselbe gilt auch für die von den Beschwerdeführern ins Feld geführten Beobachtungen an den Augenscheinen vom 14. Dezember 2015 und 27. Oktober 2016 (act. 12/8/35 und 12/15a) sowie ihre nicht weiter belegten eigenen Wahrnehmungen. Unter diesen Umständen besteht kein Anlass, an dem im Konzept (act. 12/9a/1, S. 9 f.) angegebenen DTV von 600 an der G.__strasse __ zu zweifeln, selbst wenn es vor mehr als sieben Jahren erstellt wurde.

6. Wie aus der Zustandsüberprüfung der B.__ vom 18. September 2017 (act. 8) hervorgeht, muss die bestehende C.__brücke über den D.__kanal selbst für die heutige (eingeschränkte) Nutzung als Fuss- und Radwegbrücke umfassend erneuert werden. Nicht umstritten ist, dass die sanierte C.__brücke weiterhin dem Langsamverkehr dienen soll und bereits deswegen ein öffentliches Interesse an der Brückensanierung besteht. Die Beschwerdeführer stellen sich indes auf den Standpunkt (act. 9, S. 10-13. lit. E/5-10, 12-16, act. 24, S. 4 f. lit. D/zu 4.), es bestünden keine gewichtigen öffentlichen Interessen an der Wiedereröffnung der Brückenverbindung für den motorisierten Verkehr. Ohne jede Not solle eine unnötige und überdimensionierte Variante realisiert werden. Im Gewässerraum sei nur ein Fussgänger- und Fahrradübergang standortgebunden.



6.1. Art. 32 StrG bestimmt abschliessend, dass Strassen gebaut werden dürfen, wenn es eine der folgenden Voraussetzungen erfordert: Zweckbestimmung (lit. a); Verkehrssicherheit (lit. b); Verkehrsaufkommen (lit. c); Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Fussgängern, Radfahrern und Behinderten (lit. d); Interessen des öffentlichen Verkehrs (lit. e); Umweltschutz (lit. f). Art. 33 StrG verlangt sodann, dass beim Strassenbau folgende Aspekte besonders zu beachten sind: Schutz des Menschen und seiner natürlichen 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 (Art. 31 Abs. 2 StrG) zwingend zu beachten. Im Weiteren beurteilt sich die Zweckbestimmung im Sinn von Art. 32 lit. a StrG nach den Zielen und Grundsätzen von Art. 1 und Art. 3 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz; SR 700, RPG). Hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung des Projekts kommt der zuständigen Verwaltungsbehörde mit Blick auf die raumplanungs- und strassenrechtlichen Grundsätze, die untereinander kein widerspruchsfreies Zielsystem bilden, ein erheblicher Ermessensspielraum zu. Die Kognition des Verwaltungsgerichts ist beschränkt, indem es lediglich zur Rechtskontrolle befugt ist (vgl. Art. 61 Abs. 1 und 2 VRP sowie VerwGE B 2017/240 vom 25. Oktober 2018 E. 3, VerwGE B 2017/113 vom 26. September 2018 E. 3, VerwGE B 2017/235 vom 16. August 2018 E. 3.2, VerwGE B 2013/42 vom 16. September 2014 E. 5.1, VerwGE B 2013/1 vom 2. Juli 2013 E. 3.3, VerwGE B 2012/193; B 2012/194 vom 11. Juni 2014 E. 3, VerwGE B 2012/182; B 2012/183 vom 11. Juni 2014 E. 3, VerwGE B 2011/164 vom 11. Dezember 2012 E. 3.2 und 3.3, VerwGE B 2011/141 vom 20. März 2012 E. 3.2.1 f., VerwGE B 2010/61 vom 9. November 2010 E. 2.1 f. und VerwGE B 2009/197 vom 15. April 2010 E. 2.1 je mit Hinweisen sowie VerwGE B 2010/7 vom 24. August 2010 E. 3.4 mit Hinweis auf VerwGE B 2007/120; B 2007/124 vom 13. März 2008 E. 4.2 mit Hinweisen, teilweise veröffentlicht unter: www.gerichte.sg.ch).

Der Erlass oder die Änderung des Gemeindestrassenplans obliegt der Gemeinde unter Vorbehalt der Genehmigung des zuständigen Departements (Art. 12 Abs. 1 und Art. 13 Abs. 2 StrG). Ob eine Strasse als öffentlich bezeichnet und damit dem



Gemeingebrauch gewidmet werden soll und welcher der möglichen Strassenkategorien die Gemeindestrasse zuzuteilen ist, beurteilt sich im Rahmen von Art. 1 ff. und Art. 7 ff. StrG und damit nach kantonalem Recht. Die genannten Vorschriften belassen der Gemeinde jedoch, so beispielsweise gerade auch hinsichtlich der Linienführung der jeweiligen Gemeindestrasse, einen grossen Entscheidungsspielraum. Die Gemeindeautonomie ist aber insofern beschränkt, als es den Gemeinden verwehrt bleibt, den in Konkretisierung des Strassengesetzes durch die kantonale Gerichts- und Verwaltungspraxis gezogenen Rahmen zu überschreiten. So hat sich etwa die Einteilung einer Strasse nach der tatsächlichen oder geplanten Funktion zu richten und unabhängig vom Strassenzustand, von den Eigentumsverhältnissen und den Bezeichnungen gemäss Art. 57 StrG zu erfolgen. Bei der Einteilung ist der Strassenzug als Ganzes zu betrachten. Die Einteilung von Strassen wird geändert, wenn Bedeutung oder Zweckbestimmung es erfordert (Art. 14 Abs. 1 StrG). "Bedeutung" im Sinn dieser Vorschrift heisst, dass sich die tatsächlichen Verhältnisse (so etwa das Verkehrsaufkommen) geändert haben. Überdies ist – zum voraus – eine Anpassung des Strassenplans erforderlich, wenn die Zweckbestimmung der Strasse aufgrund einer Planung geändert werden soll (vgl. VerwGE B 2014/203 vom 25. Mai 2016 E. 6.1 mit Hinweisen, www.gerichte.sg.ch).

6.2. Wie sich bereits aus dem Technischen Bericht vom 20. August 2015 (act. 12/8/10/40178-12, S. 3-5) unschwer ergibt, ist ein Neubau der C.__brücke am bestehenden Standort aufgrund der für den Hochwasserschutz erforderlichen Höhenlage und der rechtsseitigen Bebauung nicht mehr möglich. Daher wurde ein Standort rund 50 m südlich der heutigen C.__brücke gewählt, wobei die horizontale Linienführung der G.__/L.__strasse unverändert bleibt. Diese Einschätzungen sind nachvollziehbar und werden von den Beschwerdeführern denn auch nicht substantiiert bestritten.

Die bestehende C.__brücke ist sodann als Gemeindestrasse zweiter Klasse eingestuft. Bis zur Schliessung für den motorisierten Verkehr am 19. Januar 2012 diente sie damit der strassenmässigen Erschliessung (vgl. zum Begriff Art. 19 Abs. 1 RPG, Art. 4 des Wohnbau- und Eigentumsförderungsgesetz; SR 843, WEG, und Art. 49 Abs. 1 lit a BauG) von mindestens zehn Wohneinheiten innerhalb der Wohn- und Gewerbezone WG2 (www.geoportal.ch) auf dem Hoheitsgebiet der



Beschwerdegegnerin beidseits des D.__kanals (vgl. VerwGE B 2011/9 vom 7. Dezember 2011 E. 4.1 bis 4.3.6 mit Hinweisen, in: GVP 2011 Nr. 21). Inwiefern die Brücke den strassenmässigen Erschliessungszweck zwischenzeitlich verloren haben sollte, ist nicht ersichtlich. Es bestehen jedenfalls keine Anhaltspunkte dafür, dass sich die Siedlungsstruktur in der Umgebung aufgrund einer Planung derart geändert hätte, dass die bestehende und damit auch die geplante Brücke nicht mehr der strassenmässigen Erschliessung von mehr als zehn Wohneinheiten dienen würde. Zu keinem anderen Ergebnis führt auch der Umstand, dass die projektierte Brücke um rund 50 m weiter nach Süden an den Siedlungsrand verlegt werden soll. Ebenso wenig hilft den Beschwerdeführern weiter, dass das Verkehrsaufkommen auf der G.__strasse derzeit gering ist. Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass das Verkehrsaufkommen nach der Wiedereröffnung der C.__brücke für den motorisierten Verkehr geringer ausfallen wird als der gestützt auf Messungen vom 11. bis 17. Februar 2011 ermittelte und im Konzept (act. 12/9a/1) angegebene DTV von 600 [Fahrzeugbewegungen] vor der Schliessung der Brücke für den motorisierten Verkehr am 19. Januar 2012. Im Übrigen sind Annahmen über das künftige Verkehrsaufkommen erfahrungsgemäss mit beträchtlichen Unsicherheiten behaftet, zumal die Verkehrsentwicklung stark von wirtschaftlichen, demographischen sowie von verkehrs- und umweltpolitischen Gegebenheiten abhängt. Verkehrsprognosen entziehen sich dergestalt weitgehend der Kritik, solange sich die getroffenen Annahmen, wie hier der Fall, nicht als offensichtlich und erheblich unrichtig und damit unbrauchbar erweisen (vgl. BGE 126 II 522 E. 14 mit Hinweisen).

Wie sich im Weiteren dem Protokoll zum Augenschein vom 14. Dezember 2015 entnehmen lässt (act. 12/8/35, S. 2, 2. Votum P.__), liegen die nächstgelegenen Brücken über den D.__kanal für den motorisierten Verkehr rund 875 m (F.__brücke Z.__) resp. 770 m (E.__brücke W.__) von der bestehenden C.__brücke entfernt. Auch aus diesem Grund ist die Notwendigkeit einer Nutzung der neuen Brücke für den motorisierten Verkehr im Interesse eines engmaschigen Verkehrsnetzes (vgl. zur Erschliessungspflicht der Beschwerdegegnerin Art. 19 Abs. 2 RPG, Art. 5 WEG und Art. 50 Abs. 1 BauG) nachvollziehbar. Entgegen anderslautender Darlegungen der Beschwerdeführer sind unter diesen Umständen sowohl ein öffentliches Interesse an der Nutzung als auch die Notwendigkeit der künftigen Nutzung der Ersatzbrücke durch den motorisierten Verkehr ausgewiesen. Somit ist die Einschätzung der Vorinstanz



(act. 2, S. 14-18 E. 5.1-5.5) im Ergebnis nicht zu beanstanden, wonach die Ersatzbrücke auch hinsichtlich deren Nutzung für den motorisierten Verkehr die Erfordernisse von Art. 32 lit. a-c StrG erfüllt, selbst wenn eine Nutzung der Ersatzbrücke durch den öffentlichen Verkehr in absehbarer Zeit nicht zur Diskussion steht (vgl. dazu Einspracheentscheid vom 19. Februar 2016, Beilage zu act. 12/1, S. 13 f. E. II/16, wonach – lediglich – zur Gewährleistung einer künftigen Befahrbarkeit der Anschlussbereiche der projektierten Brücke die Kurven- und Kreuzungsbereiche auch für einen Standardlinienbus ausgebildet wurden).

6.3. Unbestritten ist zudem, dass die streitige Brücke überwiegend im übergangsrechtlichen Gewässerraum des D.__kanals liegt (vgl. dazu Art. 36a Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Schutz der Gewässer, Gewässerschutzgesetz; SR 814.20, GSchG, in Verbindung mit Abs. 2 Ingress und lit. b der Übergangsbestimmungen GSchV zur Änderung vom 4. Mai 2011 sowie Art. 41c Abs. 1 und 2 GSchV, sowie VerwGE B 2012/69; B 2012/70 vom 19. Dezember 2013 E. 2.3, www.gerichte.sg.ch; zur Berücksichtigung des Gewässerraums bei der Richt- und Nutzungsplanung siehe auch Art. 36a Abs. 3 GSchG und Art. 46 Abs. 1^{bis} GSchV, sowie VerwGE B 2015/19 vom 26. April 2018 E. 11, a.a.O.). Im Rahmen der in der Beschwerde vorgetragene Kritik stellt sich die Frage, ob die geplante Brücke für den motorisierten Verkehr die Voraussetzungen von Art. 41c Abs. 1 Satz 1 der Gewässerschutzverordnung (SR 814.201, GSchV) erfüllt. Danach dürfen im Gewässerraum nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen wie Fuss- und Wanderwege, Flusskraftwerke oder Brücken erstellt werden. Wie bereits unter Erwägung 6.2 hiervor ausgeführt, ist das öffentliche Interesse am Bau der Brücke für den motorisierten Verkehr ausgewiesen. Überdies ist die Brücke ihrem Zweck, ihrer Lage und ihrer künftigen Nutzung entsprechend fraglos standortgebunden (vgl. dazu VerwGE B 2013/153 vom 24. März 2015 E. 5.3, www.gerichte.sg.ch, und C. Fritzsche, in: Hettich/Jansen/Norer [Hrsg.], Kommentar zum Gewässerschutzgesetz und zum Wasserbaugesetz, Zürich 2016, Art. 36a GSchG Rz. 114). Damit erfüllt das strittige Strassenbauvorhaben die Erfordernisse von Art. 41c Abs. 1 Satz 1 GSchV.

Des Weiteren genügt die Ersatzbrücke den Anforderungen an die Verkehrssicherheit, selbst wenn kein separater Gehweg (mehr) ausgeschieden wird. Gemäss dem Amtsbericht des fachkundigen Tiefbauamtes vom 29. August 2016 (act. 12/12) erreicht



die geplante Ersatzbrücke für den motorisierten Verkehr wegen der gewählten Geometrien, deren Lage sowie der Zufahrtsbereiche die Verträglichkeit mit dem Langsamverkehr. Die Übersichtlichkeit sei gegeben und die notwendigen Sichtzonen seien gewährleistet. Anhaltspunkte, welche diese Einschätzungen des fachkundigen Tiefbauamtes ernsthaft erschüttern könnten, bestehen aufgrund der Aktenlage nicht und werden von den Beschwerdeführern auch nicht aufgezeigt (vgl. hierzu A. M. Binder, Expertenwissen und Verfahrensgarantien, Zürich 2016, S. 87 f., Kiener/Rütsche/Kuhn, öffentliches Verfahrensrecht, 2. Aufl. 2015, Rz. 777, K. Plüss, in: A. Griffel [Hrsg.], Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich, 3. Aufl. 2014, § 7 Rz. 60 ff., und Cavelti/Vögeli, a.a.O., Rz. 974 ff.).

Das Polizeikommando verfügte sodann am 9. September 2015 (veröffentlicht am 14. September 2015) die Beschränkung "Höchstgewicht 19 Tonnen" auf der neuen C.__brücke (vgl. act. 12/8/18, 12/8/10/40178-21). Auf den dagegen erhobenen Rekurs der Beschwerdeführer trat das Sicherheits- und Justizdepartement mit Entscheid vom 24. August 2017 nicht ein (VerwGE B 2017/187, act. 2, S. 7 f. E. 3), was von den Beschwerdeführern im Verfahren B 2017/187 in ihrer Beschwerdeergänzung vom 6. November 2017 (act. 9) nicht bemängelt wurde. Zusammen mit der Fahrbahnverengung im Vergleich zum ersten Projekt von 6.00 m auf 4.80 m (B 2017/186 act. 12/8/10/40178-13 f.) wird dadurch der befürchtete allgemeine Schwerverkehr im Quartier bereits beschränkt. Darüber hinaus ist daran zu erinnern, dass die im Verfahren B 2017/187 vom Verwaltungsgericht bestätigte Tempo-30-Zone "G.__strasse" dazu dient, den Durchgangsverkehr von der C.__brücke auf andere verkehrsorientierte Strassen, insbesondere auf die Kantonsstrassen (N.__ und O.__strasse, www.geoportal.ch), zu verlagern (vgl. Gutachten Q.__, act. 12/8/9, S. 6 Ziff. 3.1). Vor diesem Hintergrund durfte die Vorinstanz davon ausgehen (act. 2, S. 18 f. E. 5.7.1-5.8), dass das strittige Projekt die Grundsätze von Art. 33 Abs. 1 StrG beachtet. Somit erscheint der Bau der Ersatzbrücke weder als überdimensioniert noch sonst wie als unverhältnismässig. Dies umso mehr, als die Beschwerdeführer auch nicht substantiiert dartun, welche gewichtigen Nachteile ihnen durch den Bau der Brücke erwachsen. Folglich durfte die Vorinstanz auch die Voraussetzungen für die infolge der Verschiebung der Brücke erforderlichen, mitangefochtenen Änderungen des Gemeindestrassenplans (act. 12/8/10/40178-18) als gegeben erachten (Art. 14 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 7 und Art. 8 Abs. 2 und 3 StrG). Von einer rechtswidrigen



Ausübung des Planungsermessens durch die Beschwerdegegnerin kann jedenfalls keine Rede sein.

Die Beschwerde ist abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

7. [...]

Demnach erkennt das Verwaltungsgericht auf dem Zirkulationsweg zu Recht:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.
2. Die Beschwerdeführer bezahlen die amtlichen Kosten von CHF 3'000 unter Verrechnung mit dem geleisteten Kostenvorschuss in gleicher Höhe.
3. Ausseramtliche Kosten werden nicht entschädigt.

Der Abteilungspräsident

Der Gerichtsscheiber

Zürn

Bischofberger