

BGer 1C_318/2024 vom 27. März 2026

Bundesgericht, 2026-03-27, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_318_2024

FR: TF 1C_318/2024 du 27 mars 2026

IT: TF 1C_318/2024 del 27 marzo 2026

Erwägungen

E. 1.1

Die Beschwerde richtet sich gegen einen kantonal letztinstanzlichen Endentscheid über Verkehrsanordnungen. Konkret geht es um die Anordnung von Tempo 30 auf Abschnitten von Kantonsstrassen in den Gemeinden Bottmingen, Oberwil und Therwil aus Gründen des Lärmschutzes. Dagegen steht grundsätzlich die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten offen (Art. 82 lit. a, Art. 86 Abs. 1 lit. d und Art. 90 BGG). Näher zu prüfen ist die Beschwerdebefugnis. Diese prüft das Bundesgericht als Sachurteilsvoraussetzung von Amtes wegen, ohne an die Beurteilung der kantonalen Instanzen gebunden zu sein (Art. 29 BGG).

E. 1.2

Nach der Rechtsprechung ist zur Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen berechtigt, wer die mit der Beschränkung belegte Strasse regelmässig benutzt, z.B. als Anwohnerin bzw. Anwohner oder Pendelnde, während bloss gelegentliches Befahren einer Strasse nicht genügt (BGE 136 II 539 E. 1.1). Die Beschwerdelegitimation des in Oberwil wohnhaften Beschwerdeführers 2 bejahte die Vorinstanz nur insofern, als sich seine Beschwerde gegen die Verkehrsanordnung in dieser Gemeinde bezog. Er hat am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen. Laut dem angefochtenen Entscheid befährt er als Anwohner die streitbetroffenen Strassenabschnitte in Oberwil regelmässig. Er ist deshalb nach Art. 89 Abs. 1 BGG insoweit zur Beschwerde berechtigt (BGE 136 II 539 E. 1.1).

E. 1.3

Ebenfalls zu bejahen ist die Beschwerdebefugnis des Touring Club Schweiz, Sektion beider Basel, der als Verein konstituiert ist. Als solcher kann er die Interessen der Mehrheit oder einer Grosszahl seiner Mitglieder mit Beschwerde geltend machen, wenn deren Wahrung zu seinen statutarischen Aufgaben gehört und eine Vielzahl von Mitgliedern ihrerseits beschwerdebefugt wären (BGE 142 II 80 E. 1.4.2 mit Hinweisen). Gemäss seinen Statuten wahrt der TCS beider Basel die Rechte und Interessen seiner Mitglieder und bezweckt unter anderem den möglichst reibungslosen, umweltschonenden und die Sicherheit gewährleistenden Ablauf des Verkehrs sowie die Respektierung des individuellen Mobilitätsbedürfnisses (Art. 4 der Statuten des Touring Club Schweiz, Sektion beider Basel, vom 9. Juni 2015).

Bisher wurde die Beschwerdebefugnis der jeweiligen Regionalsektion des TCS bejaht bei Geschwindigkeitsherabsetzungen auf vielbefahrenen kantonalen Hauptstrassen (vgl. BGE 136 II 539 E. 1.1; Urteile 1C_615/2021 vom 15. März 2024 E. 1.2, nicht publ. in: BGE 150 II 444 ; 1C_160/2012 vom 10. Dezember 2012 E. 1.2, nicht publ. in: BGE 139 II 145). Der TCS beider Basel begründet seine Beschwerdelegitimation damit, dass es sich vorliegend um Kantonsstrassenabschnitte in mehreren Gemeinden handle, weshalb auch eine grosse

Mehrheit seiner Mitglieder betroffen seien, nicht nur, weil sie in den genannten Ortschaften wohnten, sondern auch als Pendlerinnen bzw. Pendler z.B. von Biel-Benken Richtung Basel tagtäglich durch die von der Verfügung betroffenen Abschnitte fahren würden.

Die strittigen Massnahmen haben die Anordnung von Tempo 30 auf Abschnitten der Kantonsstrasse in Bottmingen, Oberwil und Therwil zum Gegenstand. Mit Blick auf die Bedeutung dieser Strassen als vielbefahrene Hauptverkehrsstrassen ging auch die Vorinstanz davon aus, dass eine Vielzahl von Mitgliedern des TCS beider Basel die betroffenen Strassenabschnitte regelmässig befahren würden und damit zur Beschwerde berechtigt seien. Dies erscheint plausibel (vgl. auch das Urteil 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E. 1.1). Zudem besteht ein enger Zusammenhang zwischen dem statutarischen Vereinszweck und dem Streitgegenstand des vorliegenden Verfahrens.

E. 2

Das Bundesgericht prüft die richtige Anwendung des Bundesrechts frei und von Amtes wegen (Art. 95 lit. a und Art. 106 Abs. 1 BGG). Es legt seinem Urteil den Sachverhalt zugrunde, den die Vorinstanz festgestellt hat (Art. 105 Abs. 1 BGG). Es kann die Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanz von Amtes wegen oder auf entsprechende Rüge hin berichtigen oder ergänzen, wenn sie offensichtlich unrichtig ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht und wenn zudem die Behebung des Mangels für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein kann (Art. 97 Abs. 1 und Art. 105 Abs. 2 BGG). Zur Sachverhaltsfeststellung gehört auch die auf Indizien gestützte Beweiswürdigung. Für entsprechende Rügen gilt eine qualifizierte Rüge- und Begründungspflicht (Art. 106 Abs. 2 BGG ; BGE 147 I 73 E. 2.2, IV 317 E. 5.4; 140 III 264 E. 2.3; je mit Hinweisen). Neue Tatsachen und Beweismittel dürfen nur so weit vorgebracht werden, als erst der Entscheid der Vorinstanz dazu Anlass gibt (Art. 99 Abs. 1 BGG ; BGE 141 II 141 E. 1.6 mit Hinweisen).

E. 3

Die Beschwerdeführer beanstanden, dass die Vorinstanz keine konkrete Lärmmessung angeordnet hat, wie sie es beantragt hatten. Damit habe sie ihren Anspruch auf rechtliches Gehör (Art. 29 Abs. 2 BV) verletzt und die Beweise willkürlich erhoben (Art. 9 BV).

E. 3.1

Das Gericht kann Beweisanträge ohne Verletzung des rechtlichen Gehörs ablehnen, wenn es aufgrund bereits abgenommener Beweise seine Überzeugung gebildet hat und ohne Willkür in vorweggenommener antizipierter Beweiswürdigung annehmen kann, dass seine Überzeugung durch weitere Beweiserhebungen nicht geändert würde (BGE 145 I 167 E. 4.1; 144 II 427 E. 3.1.3 ; 141 I 60 E 3.3).

E. 3.2

Lärmimmissionen sind gemäss Art. 38 Abs. 1 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41) entweder durch Berechnungen oder Messungen zu ermitteln. Vorliegend wurden drei verkehrstechnische Gutachten zur abweichenden Höchstgeschwindigkeit verfasst (vorne lit. A). In allen drei Gutachten wurden die Lärmimmissionen mit dem vom BAFU empfohlenen Strassenlärm-Berechnungsmodell sonROAD18 ermittelt.

E. 3.3

Die Beschwerdeführer stützen ihre Kritik auf ein Gutachten, das im Zusammenhang mit einer Verkehrsanordnung in der baselstädtischen Gemeinde Riehen eingeholt worden war. Darin habe aufgrund konkreter Messungen aufgezeigt werden können, dass die tatsächlichen Lärmwerte um 5-7 dB tiefer ausgefallen seien als die lediglich abstrakt berechneten. Sie erwarten, dass durch konkrete Lärmmessungen erhobene Lärmwerte gleichermaßen von den Gutachten, auf welche sich die hier angefochtenen Verkehrsanordnungen stützen, abweichen würden. Der Regierungsrat erklärt, der Kanton Basel-Landschaft gehe bei den Ermittlungen der Grenzwertüberschreitungen und bei der Ergreifung der entsprechenden Massnahmen anders vor als der Kanton Basel-Stadt. Zudem werde bei Lärmsanierungsprojekten detailliert auf die örtlichen Begebenheiten eingegangen und die akustischen Berechnungsgrundlagen spezifisch für jeden Ort ermittelt. Aus diesen Gründen könnten die Erkenntnisse aus Riehen nicht auf die vorliegend zu beurteilenden Gemeinden übertragen werden. Das BAFU als Fachbehörde des Bundes teilt diese Einschätzung, auch da sich namentlich die Strassensituation und die Höhe des durchschnittlichen täglichen Verkehrs in den beiden Fällen unterscheiden würden.

E. 3.4

Die Beschwerdeführer legen nicht rechtsgenügend dar und es ist auch nicht ersichtlich, aus welchem Grund die Erfahrungen in der Gemeinde Riehen geeignet sein sollen, die Vertrauenswürdigkeit der vorliegend verwendeten Gutachten infrage zu stellen. Allein der Umstand, dass sich die konkrete Modellrechnung für eine Verkehrsanordnung auf einer bestimmten Strasse in einer anderen Gemeinde eines anderen Kantons als falsch erwiesen hat, kann für sich selbstredend nicht dazu führen, die Tauglichkeit von Modellrechnungen pauschal infrage zu stellen. So ist nicht zu beanstanden, dass die Lärmimmissionen gestützt auf Art. 38 Abs. 1 LSV durch Berechnungen ermittelt wurden und es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass diese Berechnungen fehlerhaft waren. Die Beschwerde erweist sich insoweit als unbegründet, soweit sie diesbezüglich überhaupt den Rügeerfordernissen entspricht.

E. 4

Die Beschwerdeführer kritisieren die drei verkehrstechnischen Gutachten, auf die sich die angefochtenen Verkehrsanordnungen stützen. Sie machen geltend, diese genügten den Vorgaben von Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) und Art. 108 SSV nicht.

E. 4.1

Der Bund erlässt Vorschriften über den Strassenverkehr (Art. 82 Abs. 1 BV). Er übt die Oberaufsicht über die Strassen von gesamtschweizerischer Bedeutung aus; er kann bestimmen, welche Durchgangsstrassen für den Verkehr offen bleiben müssen (Art. 82 Abs. 3 BV). Der Bund regelt den Strassenverkehr im SVG und in den gestützt darauf erlassenen Verordnungen. Auf Strassen, die von den Kantonen dem Verkehr übergeben wurden, gilt das Strassenverkehrsrecht des Bundes. Die Kantone und die Gemeinden sind nicht befugt, den motorisierten Verkehr auf ihrem Hoheitsgebiet per Rechtssatz generell zu beschränken (BGE 130 I 134 E. 3.2). Die Kantone dürfen gemäss Art. 3 Abs. 2 SVG einzig für bestimmte Strassenstrecken Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs erlassen (Satz 1). Sie können diese Befugnis den Gemeinden übertragen unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde (Satz 2). Die Kantone bzw. die vom Kanton ermächtigten Gemeinden können unter anderem den

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr auf Strassen, die nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind, vollständig untersagen oder zeitlich beschränken, wobei Fahrten im Dienste des Bundes gestattet bleiben (Art. 3 Abs. 3 SVG). Ausserdem können sie für bestimmte Strassen aus bestimmten Gründen sogenannte funktionelle Verkehrsanordnungen erlassen (Art. 3 Abs. 4 SVG ; zum Ganzen: BGE 150 II 444 E. 3.1).

E. 4.2

Der Bundesrat hat die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften auf 50 km/h festgelegt (Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelnverordnung [VRV; SR 741.11] i.V.m. Art. 32 Abs. 2 SVG). Die zuständige Behörde kann für bestimmte Strassenstrecken gestützt auf ein Gutachten davon abweichen, um besondere Gefahren im Strassenverkehr zu vermeiden oder zu vermindern, um eine übermässige Umweltbelastung zu reduzieren oder den Verkehrsablauf zu verbessern (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 1 und 2 SSV). Das vorgängig zu erstellende Gutachten hat zu belegen, dass die Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 SSV). Innerorts können tiefere Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken (Art. 108 Abs. 5 lit. d der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21]: in Abstufungen von je 10 km/h) oder durch die Signalisation einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone angeordnet werden (Art. 108 Abs. 5 lit. e SSV i.V.m. Art. 22a und 22b SSV ; vgl. BGE 150 II 444 E. 3.2; Urteil 1C_513/2022 vom 7. Juli 2023 E. 3.1, publ. in: URP 2023 S. 809).

E. 4.3

Ob die Herauf- oder die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zulässig ist, prüft das Bundesgericht mit freier Kognition. Es übt jedoch Zurückhaltung, soweit die Beurteilung von einer Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die zuständigen Behörden besser kennen als das Bundesgericht (BGE 150 II 444 E. 3.5; 139 II 145 E. 5). Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art sind zudem regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Die zuständigen Behörden verfügen bei der Anordnung von Verkehrsbeschränkungen über einen erheblichen Gestaltungsspielraum (BGE 150 II 444 E. 3.5; 136 II 539 E. 3.2; je mit Hinweisen).

E. 4.4

Soweit die Beschwerdeführer die Gutachten dafür kritisieren, dass diese bei den Lärmwerten auf Modellrechnungen beruhen, sind sie nicht zu hören (vgl. Art. 38 Abs. 1 LSV ; vorne E. 3.2 und 3.4). Weiter argumentieren die Beschwerdeführer sinngemäss, die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf den betroffenen Strecken sei nicht nötig, da der Einbau lärmarmen Beläge die bessere Lärmassnahme sei, die sofort, zuverlässig und effektiv wirken würde.

E. 4.4.1

Diesbezüglich erschöpfen sich die Ausführungen der Beschwerdeführer weitgehend darin, den vorinstanzlichen Feststellungen ihre eigene Sicht der Dinge entgegenzusetzen, was jedoch den Begründungsanforderungen gemäss Art. 106 Abs. 2 BGG nicht genügt (vgl. vorne E. 2).

Die Vorinstanz hatte darauf hingewiesen, dass lärmindernde Beläge am Anfang eine hohe Wirkung aufwiesen, welche jedoch mit zunehmendem Alter abnehme (vgl. auch Urteil

1C_11/2017 vom 2. März 2018 E. 4.3.3). Bei der Ermittlung der lärmindernden Wirkung von lärmarmen Belägen sei entgegen der Auffassung der Beschwerdeführer nicht auf den Anfangswert, sondern auf die Langzeitwirkung abzustellen. Die Empfehlungen des BAFU und des ASTRA gingen bei den SDA 4-Belägen von einem Belagskennwert von -3 dB (A) und bei den SDA 8-Belägen von einem solchen von -1 dB (A) aus. Der Hinweis der Beschwerdeführer auf die Liste des BAFU der besten leisen Beläge innerorts in der Schweiz erweise sich insofern als unbehelflich, als die darin aufgeführten Belagsgütwerte, wie im Leitfaden Strassenlärm, Anhang 1b, S. 5 erklärt, eine Momentaufnahme seien und aufgrund der fehlenden Langzeitwerte nicht direkt im Rahmen von Strassenlärm-Sanierungsprojekten eingesetzt werden könnten. Ebenfalls könnten die Beschwerdeführer aus der Verweisung auf ein neues Unterhaltskonzept des Kantons nichts zu ihren Gunsten ableiten, zumal das fragliche Konzept lediglich dazu dienen solle, die lärmreduzierende Wirkung der lärmarmen Beläge über eine längere Dauer aufrechtzuerhalten bzw. deren (akustische) Lebensdauer zu verlängern. Zum Konzept lägen noch keinerlei Langzeiterfahrungen vor, weshalb die damit angestrebte Wirkung nicht gesichert sei. Die Gutachten erwiesen sich hinsichtlich der angenommenen lärmindernden Wirkung eines lärmarmen Belags als schlüssig; der Argumentation der Beschwerdeführer, die vorhandenen Immissionsgrenzwertüberschreitungen könnten mit dem Einbau eines solchen Belags beseitigt werden, könne nicht gefolgt werden.

Die Beschwerdeführer legen nicht dar, inwiefern diese tatsächlichen Annahmen und damit die Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanz offensichtlich unrichtig sein sollen (vgl. vorne E. 2). Das ist auch nicht ersichtlich, zumal das BAFU in seiner Stellungnahme sämtliche im Gutachten verwendeten Grundlagendaten für nachvollziehbar dokumentiert und für plausibel erachtet. Im Übrigen trifft das auch auf die erstmals vor Bundesgericht vorgebrachte Kritik der Beschwerdeführer zu, das Gutachten sei "fehlgeleitet", wenn es für die Bahnhofstrasse in Therwil tagsüber trotz fehlender Überschreitung der Immissionsgrenzwerte keine Wechselsignalisation vorsehe, da eine solche für Verkehrsteilnehmende verwirrend sei. Die Sachverhaltsrügen erweisen sich somit als unbegründet, soweit sie überhaupt den qualifizierten Rüge- und Begründungsanforderungen genügen (Art. 106 Abs. 2 BGG).

E. 4.4.2

Die Beschwerdeführer stellen die grundsätzliche Eignung der Temporeduktion als Lärmassnahme zwar infrage, begründen die diesbezüglichen Aussagen jedoch nicht. Da sie mit ihren Sachverhaltsrügen nicht durchdringen, bleibt der Sachverhalt, wie in den drei Gutachten festgehalten, massgebend. Gemäss diesen sind im Ausgangszustand an sämtlichen Strassenabschnitten sowohl in der Nacht als auch am Tag zahlreiche Personen von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW) betroffen. Die Gutachten zeigen auch im Zustand nach Einbau lärmindernder Beläge, dass an allen Strassen in Bottmingen, an der Haupt- und Bottmingerstrasse in Oberwil und auch an der Bahnhofstrasse in Therwil - mit Ausnahme der Benkenstrasse und dem Mittleren Kreis in Therwil - noch zahlreiche Personen verbleiben, die übermässigen Lärmbelastungen ausgesetzt sind. Daher trifft es nicht zu, dass sich mit dem Einbau lärmarmen Strassenbeläge die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit erübrigen würde.

E. 4.4.3

Ob die Wirksamkeit von lärmarmen Belägen, wie die Beschwerdeführer geltend machen, mit bestimmten Methoden wiederhergestellt und damit die Lebensdauer um mehrere Jahre verlängert werden kann, braucht sodann vorliegend nicht beurteilt zu werden. Wie bereits dargelegt, kommt der zuständigen Planungsbehörde bei der Anordnung von Verkehrsbeschränkungen ein erheblicher Gestaltungsspielraum zu (vgl. vorne E. 4.3). Gemäss der Stellungnahme des BAFU vermag der Einbau eines lärmarmen Belags den Lärm zudem nicht wesentlich besser, sondern im Gegenteil in geringerer Masse zu reduzieren als die vorgesehene Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit. Das BAFU geht namentlich davon aus, dass die Reduktion der Lärmemissionen durch Tempo-30 noch höher als in den drei Gutachten berechnet ausfallen dürfte. In den drei Gutachten wird auf sämtlichen geprüften Strassenabschnitten durch die - zusätzlich zum Einbau eines lärmarmen Strassenbelags - angeordnete Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h von einer wahrnehmbaren Lärmreduktion von 1 bis 3.6 dB (A) und einer Reduktion der Lärmspitzen ausgegangen. Dass die Lärmwirkung einer Temporeduktion von 50 auf 30 km/h auf lärmarmen SDA 4 Belägen im Vergleich zu konventionellen Belägen etwas kleiner ist, da ein Teil des Rollgeräuschs vom Belag schon absorbiert wird, wie das BAFU erklärt, ist gut nachvollziehbar. Die vorgesehene Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ist daher nach Ansicht des BAFU vorliegend eine geeignete Massnahme zur Reduktion der übermässigen Lärmbelastung, was auch die drei Gutachten ausführlich darlegen.

E. 4.4.4

Die Beschwerdeführer wenden weiter ein, die Verhältnismässigkeit der Verkehrsanordnungen im Sinn von Art. 108 Abs. 4 SSV sei nicht gegeben, da auch die Blaulichtorganisationen durch die Temporeduktion betroffen seien. Zwar bleibe bei diesen ein Abweichen von den Verkehrsregeln straflos, sofern dabei die gebotene Sorgfalt beachtet werde, wie die Vorinstanz darlege. Die vorzunehmende Güterabwägung finde jedoch ihre absolute Grenze im Rasertatbestand (Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG). Eine besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sei daher in jedem Fall erfüllt, wenn diese bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h um mindestens 40 km/h (Art. 90 Abs. 4 lit. a SVG) bzw. bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um 50 km/h überschritten werde (Art. 90 Abs. 4 lit. b SVG). Konkret bedeute dies, dass die Blaulichtorganisationen in den drei betroffenen Abschnitten der Gemeinden unter der aktuell geltenden allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Extremfall bis zu 99 km/h schnell fahren dürften, ohne unter den Rasertatbestand zu fallen. Bei der beabsichtigten Einführung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h hingegen höchstens 69 km/h. Diese Einbusse von 30 km/h könne in Notfällen aber von zentraler Bedeutung sein, gerade im Kanton Basel-Landschaft, der sehr weite Distanzen zu den entsprechenden Spitalinfrastrukturen aufweise. Die drei betroffenen Leimentaler Gemeinden und somit die betroffenen Abschnitte seien direkte Durchfahrtswege - sowohl ins Unispital Basel-Stadt als auch ins Bruderholzspital oder Kantonsspital in Liestal. Gerade nachts könne deshalb ein Zeitverlust bei einem Lifeline-Einsatz aufgrund androhender Strafen für Geschwindigkeitsüberschreitung für Blaulichtorganisationen nicht akzeptiert werden, wenn jede Sekunde zähle.

Die Beschwerdeführer lassen dabei unberücksichtigt, dass die örtlichen Gegebenheiten auf den betroffenen Strassenabschnitten bereits heute keine Geschwindigkeiten bis zu 100 km/h zulassen, wie die Gemeinden Oberwil und Therwil einwenden. Es handelt sich dabei, wie

aus den Akten hervorgeht und die Gemeinden Oberwil und Therwil festhalten, um Strassenabschnitte innerorts, die geprägt sind von Kreuzungen, Einmündungen, Fussgängerstreifen und Bushaltestellen. An diese Gegebenheiten ist die Geschwindigkeit anzupassen (vgl. Art. 32 Abs. 1 und Art. 33 SVG). Dies gilt grundsätzlich auch für die Blaulichtorganisationen. Gemäss Art. 100 Ziff. 4 SVG machen sich Fahrerinnen und Fahrer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs nicht strafbar, wenn sie auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten Verkehrsregeln oder besondere Anordnungen für den Verkehr missachten, soweit sie alle Sorgfalt walten lassen, die nach den Umständen erforderlich ist. Vor diesem Hintergrund hielt auch die Vorinstanz fest, es sei nicht ersichtlich, inwiefern es durch die Anordnung von Tempo 30 zu einer Beeinträchtigung der Notfalldienste kommen solle. Ob bei Beachtung der gebotenen Sorgfalt bei diesen örtlichen Gegebenheiten der Rasertatbestand je erfüllt sein könnte, ist zweifelhaft, muss jedoch nicht abschliessend beurteilt werden. Jedenfalls vermag dieser Umstand die Verhältnismässigkeit der angefochtenen Verkehrsanordnungen nicht grundsätzlich infrage zu stellen (vgl. zum Ganzen: Urteil 1C_513/2022 vom 7. Juli 2023 E. 3.6.2, publ. in: URP 2023 S. 809).

E. 4.4.5

Vor diesem Hintergrund ist nicht zu beanstanden, dass die zuständige Planungsbehörde vorerst die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit angeordnet hat. Sie durfte dabei mitberücksichtigen, dass ein lärmarmere Belag unterhalts- und kostenintensiver als eine Temporeduktion ohne bauliche Massnahmen ist. Dies schliesst die Prüfung des Einbaus eines lärmarmen Belags in einem nächsten Schritt nicht aus (vgl. zum Ganzen: Urteil 1C_513/2022 vom 7. Juli 2023 E. 3.4.4.3 mit Hinweisen, publ. in: URP 2023 S. 809).

E. 5

Aus den dargelegten Gründen ist die Beschwerde abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Bei diesem Ausgang des Verfahrens werden die Beschwerdeführer kostenpflichtig. Die Gerichtskosten sind ihnen zu gleichen Teilen und unter solidarischer Haftung aufzuerlegen (Art. 66 Abs. 1 und 5 BGG). Parteientschädigungen sind keine zuzusprechen (Art. 68 Abs. 1 und Abs. 3 BGG).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.