

GR_GERICHTE U 2022 24 vom 23. Februar 2023

GR Gerichte, 2023-02-23, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_U_2022_24

FR: GR_GERICHTE U 2022 24 du 23 février 2023

IT: GR_GERICHTE U 2022 24 del 23 febbraio 2023

Regeste

Verkehrsordnung Kantonsstrasse (Tempo 30) | Strassenrecht

Erwägungen

E. 1

Im Rahmen eines Lärmsanierungsprojektes (LSP) verfügte die Regierung des Kantons Graubünden (nachfolgend Regierung) unter anderem als Massnahme zur Reduktion der Lärmemissionen eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf der B._____ in der Gemeinde A._____. Bereits während des Verfahrens bekundete die Gemeinde A._____, mittels Einsprache, ihre Bedenken zur Tempo-Reduktion. Die Einsprache wurde jedoch abgewiesen und das LSP wurde durch die Regierung in einer Sitzung vom 1. März 2022 bewilligt. Die Verkehrsordnung wurde am [...] im Kantonsamtsblatt publiziert und der Gemeinde A._____ zugestellt.

E. 1.1

Anfechtungsobjekt ist der Entscheid der Regierung vom 1. März 2022 (vgl. Akten der Beschwerdegegnerin [Bg-act.], Entscheid Nr. 170/2022). Gemäss Art. 49 Abs. 1 lit. d des Verwaltungsrechtspflegegesetzes für den Kanton Graubünden (VRG; BR 370.100) beurteilt das Verwaltungsgericht des Kantons Graubünden Entscheide der Regierung über öffentlich- rechtliche Streitigkeiten. Das angerufene Gericht ist damit örtlich und sachlich zuständig.

E. 1.2

Zur Beschwerde an das Verwaltungsgericht ist legitimiert, wer durch den angefochtenen Entscheid berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an seiner Aufhebung oder Änderung hat oder wer durch besondere Vorschrift dazu ermächtigt ist (vgl. Art. 50 Abs. 1 VRG). Nach Art. 3 Abs. 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) sind Gemeinden zur Beschwerde legitimiert, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden. Damit ist die Gemeinde im konkreten Fall durch besondere Vorschrift zur Beschwerde legitimiert. Die Beschwerde wurde mit Eingabe vom 4. April 2022 rechtzeitig erhoben (vgl. Art. 52 Abs. 1 VRG) und erfüllt formal wie inhaltlich die gesetzlichen Anforderungen (vgl. Art. 38 VRG). Somit ist grundsätzlich auf die Beschwerde einzutreten.

- 4 -

E. 1.3

Soweit sich die Beschwerde gegen eine Änderung der Vortrittsregeln auf der B._____ richtet, kann diese als gegenstandslos betrachtet werden, da die Regierung in ihrer Vernehmlassung festhält, dass auf eine Änderung der Vortrittsregelung verzichtet wird (vgl. Bg-act., Vernehmlassung vom 1. Juni 2022, 2.1, S. 13). Insoweit ist nicht auf die

Beschwerde einzutreten.

E. 2

Die Gemeinde A._____ (nachfolgend Beschwerdeführerin) erhob mit Eingabe vom 4. April 2022 Beschwerde an das Verwaltungsgericht des Kantons Graubünden. Sie beantragt, der angefochtene Regierungsbeschluss sei insoweit aufzuheben, als damit das Lärmsanierungsprojekt für die B._____, Abschnitt zwischen Parzelle Nr. C._____ (A._____) und Parzelle Nr. D._____ (A._____), genehmigt werde und die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h für diesen Abschnitt der B._____ erteilt werde. Die Angelegenheit sei diesbezüglich zur Einholung eines aktualisierten Gutachtens oder eines Obergutachtens und zu neuer Entscheidungsfindung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Eventualiter sei die Massnahme der Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf der B._____, Abschnitt zwischen Parzelle Nr. C._____ (A._____) und Parzelle Nr. D._____ (A._____) auf die Hauptverkehrszeit zu beschränken. Weiter sei der angefochtene Regierungsbeschluss dahingehend zu ergänzen, dass in den Bereichen der B._____, wo die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt werde, mittels entsprechender Signalisation dafür zu sorgen sei, dass bei Einmündungen

- 3 - von Seitenstrassen kein Rechtsvortritt gelte. Dies unter Kostenfolge zu Lasten des Kantons Graubünden.

E. 2.1

Die Beschwerdeführerin erachtet, dass der Verkehrslärm und damit auch der Sanierungsbedarf in dem zum LSP erstellten Gutachten klar überschätzt wurde. Die dem Bericht zugrundeliegende Verkehrslärmberechnung, sei veraltet. Zum einen seien viele Hybrid- und Elektroautos zugelassen worden, die in der Berechnung nicht mit einbezogen wurden. Zum anderen sei im Gutachten vom Einbau eines Fahrbahnbelags AC 8 N ausgegangen, es seien aber bereits heute neuere Beläge vorhanden, die eine grössere Lärmreduktion bewirken können (vgl. Akten der Beschwerdeführerin [Bf-act.], Beschwerde vom 4. April 2022, Rz. 7). 2.2.1. Im Rahmen eines Lärmsanierungsprojekts werden Gutachten eingeholt, die den Behörden unterstützend dienen sollen. Dabei wird vor allem eine Verkehrslärmberechnung vollzogen, die mittels Modell errechnet wird. Es existieren unterschiedliche Berechnungsmodelle zur Lärmermittlung. Nach Art. 38 Abs. 3 Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41) i.V.m. Anhang 2 Ziff. 1 Abs. 2 LSV kann das Bundesamt für Umwelt (BAFU) den Vollzugsbehörden Empfehlungen entsprechend dem Stand der Technik zum geeigneten Berechnungsverfahren aussprechen. Dies geschieht in Leitfäden. Solche Leitfäden oder Richtlinien sind zwar keine Gesetze und haben keinen zwingenden Charakter, sind aber nach konstanter Rechtsprechung des Bundesgerichts in der Regel Ausdruck des Wissens und der Erfahrung bewährter Fachstellen und in diesem Sinn beachtlich (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_45/2010 vom 9. September 2010 E. 2.6; BGE 118 Ib 614 E. 4b.).

- 5 - 2.2.2. Die von der Regierung beauftragte E._____ AG führte die Berechnung der Lärmemissionen mit dem Programmpaket Strassen-Lärm-86 + (StL-86+) durch (vgl. Bg-act., Lärmsanierungsprojekt [LSP] A._____ - F._____ 2016, Bericht, November 2016, 2.2.1, S. 12, nachfolgend LSP-Bericht). Dieses Berechnungsmodell beruht auf Untersuchungen aus den 70er und 80er Jahren und wurde durch die eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA) im Auftrag des Bundesamts für

Umweltschutz (BUS; heute BAFU) entwickelt. Das Berechnungsmodell StL-86 stammte aus den frühen 80er Jahren und wurde Mitte der 90er Jahre leicht modifiziert (StL-86+).

2.2.3. Das StL-86+ ist in vielerlei Hinsicht nicht mehr aktuell, weshalb die EMPA das neues Berechnungsmodell SonRoad entwickelt hat. Das Bundesgericht hält dazu gestützt auf das BAFU fest, dass das StL-86+ nicht für Geschwindigkeiten unter 50 km/h konzipiert wurde. Das Modell führe zu einer klaren Unterschätzung des Pegelminderungspotenzials bei einer Geschwindigkeitsreduktion von 50 auf 30 km/h (vgl. Urteil des Bundesgerichts

1C_589/2014 vom 3. Februar 2016 E. 5.1). 2.2.4. Wie ein Bericht des BAFU zeigt, wäre der Einbezug von Elektor- und Hybridfahrzeugen im neuen SonRoad Berechnungsmodell möglich (vgl. BUNDESAMT FÜR UMWELT [BAFU], Strassenlärm-Berechnungsmodelle sonRoad 18, Aufbereitung der Eingabedaten und Ausbreitungsrechnung, Bern 2021, S. 8).

Jedoch muss gestützt auf das Bundesgericht beachtet werden, dass sich hinsichtlich Fahrzeugen die Lärmbekämpfungsmassnahmen stark von der Motor- und Auspuffanlage in Richtung Rollgeräusch verschoben hat (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016 E. 5.1). Wie die Regierung in ihrer Vernehmlassung schreibt, findet auch bei Elektroautos ein Rollgeräusch statt (vgl. Bg-act., Vernehmlassung, 1.2., S. 4). Es kann somit nicht ohne weiteres davon ausgegangen werden, dass der Einbezug von

- 6 - Elektroautos zu einer wesentlichen Abweichung im Berechnungsmodell führen würde.

2.2.5. Darüber hinaus empfiehlt das BAFU im Leitfaden Strassenlärm, welcher zwar aus dem Jahr 2006 stammte aber immer noch angewendet wird, das Berechnungsmodell StL-86+ anzuwenden (vgl. BUNDESAMT FÜR UMWELT [BAFU]/ BUNDESAMT FÜR STRASSEN [ASTRA], Leitfaden Strassenlärm, Vollzughilfe für die Sanierung, Bern 2006, 4.1, S. 26).

2.3.1. Insoweit das Berechnungsmodell den Belagstyp AC8 N verwendet, wird bereits im LSP-Bericht auf andere Belagstypen hingewiesen, die einen grösseren Lärmschutz bieten, jedoch werden auch die Nachteile der Beläge aufgezeigt (vgl. Bg-act., LSP-Bericht, 3.3, S. 23 - 24). 2.3.2. In seiner Vernehmlassung erläutert die Regierung welche Erwägungen sie in die Wahl des Belages miteinbezogen hat und wie der aktuelle Stand der kantonalen Forschung zu den neuen Belagstypen i.V.m. dem Lärmschutz ist (vgl. Bg-act., Vernehmlassung, 1.3, S. 5 und Beilage 7). Die Regierung hält fest, dass in der Regel die Wirkung der lärmarmen Beläge mit dem Alter rasch abnimmt (vgl. Bg-act., Vernehmlassung, 1.3, S. 5). Dies leuchtet ein, da mit zunehmenden Alter die Hohlräume verstopft werden und die Oberflächentextur verschlechtert wird (vgl. IMP BAUTEST AG u. a., Schlussbericht des Forschungspakets "Lärmarme Beläge Innerorts", Teilprojekt (TP) 3: Langzeitmonitoring, 2017, 6.2., S. 66). Deshalb ist es grundsätzlich nachvollziehbar, dass die Regierung gestützt auf das BAFU und das ASTRA die langfristige Tauglichkeit berücksichtigt (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E. 4.3.4). Zu dem von der Beschwerdeführerin vorgeschlagenen Belag sind aktuell noch zu wenig Informationen über die langfristige Lärminderung vorhanden (vgl. Bf- act., 7, S. 15).

- 7 - 2.3.3. Auch können die lokalen Gegebenheiten nicht ausser Acht gelassen werden. Wie die Regierung schreibt, können nicht alle Beläge in A._____ den gleichen akustischen Effekt erzielen, da wegen der starken Beanspruchung der Belagsoberfläche, hauptsächlich wegen des Winterdienstes aber auch dem Einsatz von Schneeketten, die akustische Wirkung eines Belags stark beeinträchtigt wird (vgl. Bg-act., Vernehmlassung, 1.3, S. 6). Auch muss darauf geachtet werden, ob die Beläge grundsätzlich für die Höhenlage und Witterungsverhältnisse in A._____ geeignet sind. Die Regierung schreibt dazu, dass der von der Beschwerdeführerin vorgeschlagene Belag nicht in A._____ eingebaut werden

könne, da das eingesetzte Bindemittel für die Höhenlage in A._____ zu hart sei somit ein negatives Kälteverhältnis aufweise, wodurch es vermehrt zur Rissbildung und Zerstörung des Deckbelags kommen würde (vgl. Bg-act., Vernehmlassung, 1.3, S. 5). 2.3.4. Der Belag muss dadurch immer im Einzelfall, an den gegebenen Umständen angepasst, ausgewählt werden. Dieser Entscheid muss auf fundierter Basis und dem aktuellen Stand der Wissenschaft entsprechend getroffen werden und darf nicht willkürlich sein. Davon kann im vorliegenden Fall keine Rede sein, hat sich doch die Regierung mit dieser Thematik ausgiebig befasst, und ist gestützt auf sachliche Abklärungen und Argumente zu ihrem Ergebnis gelangt.

E. 2.4

In Fachfragen darf das Gericht nicht ohne weiteres von einer Expertise eines Sachverständigen abweichen; eine allfällige Abweichung müsste es begründen. Das Gericht hat jedoch zu prüfen, ob sich auf Grund der übrigen Beweismittel und der Vorbringen der Parteien ernsthafte Einwände gegen die Schlüssigkeit der gutachtlichen Darlegung aufdrängen. Erscheint dem Gericht die Schlüssigkeit eines Gutachtens in wesentlichen Punkten zweifelhaft, hat es nötigenfalls ergänzende Beweise zur Klärung dieser Zweifel zu erheben (vgl. BGE 136 II 539 E. 3.2). Eine

- 8 - Abweichung ist zulässig, wenn die Glaubwürdigkeit des Gutachtens durch die Umstände ernsthaft erschüttert ist (vgl. BGE 132 II 257 E. 4.4.1.).

E. 2.5

Unter Würdigung der vorher genannten Punkte, kann nicht angenommen werden, dass durch ein neues Gutachten oder ein Obergutachten neue, relevante Tatsachen zu Tage gefördert werden. Ein neues Gutachten oder ein Obergutachten kann deshalb nicht zu einer abweichenden Meinungsbildung beitragen und die getätigten Abklärungen reichen als Grundlage für die Überprüfung des Entscheids aus. Aus diesem Grund wird darauf verzichtet, ein neues Gutachten oder ein Obergutachten in Auftrag zu geben.

E. 3

Februar 2016 E. 2.1). 3.1.2. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften wurde vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt (vgl. Art. 32 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 4a Abs. 1 lit. a Verkehrsregelnverordnung [VRV; SR 741.11]). Sie kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde herab- oder heraufgesetzt werden (vgl. Art. 32 Abs. 3 SVG). Die Herabsetzung ist nach Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) insbesondere zulässig, wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann, wobei der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren ist (vgl. Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV). Die Anordnung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist nur gestützt auf ein vorgängig zu erstellendes Gutachten zulässig. Dieses hat aufzuzeigen, dass die Massnahme nötig, zweckmässig und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind (vgl. Art. 108 Abs. 4 SSV). Entscheiden ist, dass die zuständige Behörde auf Grund des Gutachtens die erforderlichen Informationen besitzt, um zu beurteilen, ob die Massnahme zweck- und verhältnismässig ist (vgl. BGE 139 II 145 E. 4.3; Urteil des Bundesgerichts 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E. 2.3). Jedoch müssen nicht alle denkbaren Alternativen im Detail projiziert werden. Varianten, die erhebliche Nachteile aufweisen oder offensichtlich unverhältnismässig erscheinen, dürfen nach einer ersten summarischen Prüfung aus dem Auswahlverfahren ausgeschlossen werden (vgl. Entscheid des

Bundesgerichts 1C_74/2012 vom 19. Juni 2021 E. 3.1).

- 10 - 3.1.3. Die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Herabsetzung der Geschwindigkeit sind bereits dann erreicht, wenn die Geschwindigkeitsbegrenzung eine (gewisse) Reduktion des Beurteilungspegels und damit der Umweltbelastung bewirken kann; eine erhebliche Senkung der übermässigen Umweltbelastung wird nicht verlangt (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016 E. 6.3). 3.1.4. Zu beachten ist ebenfalls, dass eine Verkehrsbeschränkung wie im aktuellen Fall, immer mit komplexen Interessensabwägungen verbunden ist. Deshalb besitzt die zuständige Behörde einen erheblichen Ermessensspielraum (BGE 136 II 539 E. 3.2).

E. 3.2

So gilt es festzuhalten, dass die B._____ eine Verbindungsstrasse ist (vgl. Tiefbauamt Graubünden, Strassenverzeichnis, B._____). Die B._____ galt lange als Durchgangsstrasse, bildete einen Teil der G._____ und somit auch der H._____ und war im Anhang 2 der Durchgangsstrassenverordnung (SR 741.272) aufgeführt. Mit der Realisierung der Umfahrung A._____ wurde ihr der Status als Durchgangsstrasse aberkannt. Trotzdem bleibt sie in der Zuständigkeit der kantonalen Behörden (vgl. Art. 4 Abs. 1 Strassengesetz des Kantons Graubünden [StrG; BR 807.100]). Weiter ist sie nach Art. 15 Abs. 2 StrG als verkehrsorientierte Strasse zu qualifizieren. Wie der BGE 136 II 539 E. 2.2 festhält, ist grundsätzlich die Errichtung von Tempo-30-Zonen auch auf verkehrsorientierten Durchgangsstrassen zulässig. 3.3.1 Zunächst gilt es zu prüfen, ob die Regierung bei ihrem Entscheid die formellen Voraussetzungen für die Temporeduktion erfüllt hat. 3.3.2. Die Regierung beauftrage die E._____ AG ein Gutachten zu erstellen, welches die Situation auf der I._____, J._____ - und B._____ im Zusammenhang mit den Lärmemissionen zu bewerten hatte. Gemäss

- 11 - vorliegendem Bericht werden die IGW für Strassenverkehrslärm gemäss Ziffer 2 von Anhang 3 der LSV i.V.m. Anhang 4 des LSP-Berichts für den vorliegenden Strassenabschnitt geltenden Lärmempfindlichkeitsstufen II resp. III sowohl am Tag als auch in der Nacht teilweise im Beurteilungszustand überschritten. Im Streckenabschnitt zwischen Parzelle Nr. C._____ (A._____) und Nr. D._____ (A._____) wurden im Beurteilungszustand 9 Überschreitungen der IGW festgehalten, die mit den Massnahmen beseitigt werden können, und eine, die trotz Massnahme nicht beseitigt werden kann (vgl. Bg-act., LSP-Bericht, Anhang 8, Blatt 4 - 6). Dabei ist auch festzuhalten, dass sich die Bewohner in diesem Streckenabschnitt bereits in der Empfindlichkeitsstufe (ES) III befinden, die einen höheren IGW aufweist. Insoweit besteht eine übermässige Umweltbelastung i.S.v. der Umweltgesetzgebung, zu deren Verminderung die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden kann (vgl. Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV) bzw. muss (vgl. Art. 16 Abs. 1 USG) (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E. 4.2). 3.3.3. Im Bericht werden die Vor- und Nachteile einer Geschwindigkeitsreduktion aufgezeigt. Der Bericht rechnet mit einer Pegelreduktion von 1.7 dB, bei einer Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h (vgl. Bg-act., LSP-Bericht, Tabelle 10, S. 22). Weiter könne durch die Temporeduktion ein verbesserter Verkehrsfluss erreicht werden wie auch die Verkehrssicherheit erhöht werden (vgl. Bg-act., LSP-Bericht, 3.2.1 S. 22). Als alternative Massnahmen sehe man verkehrslenkende Massnahmen (vgl. Bg-act., LSP-Bericht, 3.1, S. 21), den Ersatz des Fahrbelags (vgl. Bg-act., LSP-Bericht, 3.3, S. 23) oder Lärmschutzwände / -dämme (vgl. Bg-act., LSP-Bericht, 3.4, S. 24). Dabei kommt der Bericht zum Schluss, dass verkehrslenkende Massnahmen

nicht realistisch seien, da die Umfahrung Nationalstrasse K. _____ (H. _____) den Verkehr bereits entlaste. Darüber hinaus sei die Errichtung von Lärmschutzwänden / -dämmen sehr

- 12 - schwierig bzw. unmöglich (vgl. Bg-act., LSP-Bericht, 3.1 und 3.4, S. 21 und 24).
3.3.4. Auf der Grundlage dieses Berichts vollzog die Regierung eine Verhältnismässigkeitsprüfung. Dabei prüfte sie die Massnahmen auf die Geeignetheit, Erforderlichkeit und die Zumutbarkeit (vgl. Bg-act., Entscheid Nr. 170/2022, S. 16 - 23). Die Regierung prüfte im Entscheid welche alternativen Massnahmen zur Begrenzung der Lärmemissionen vorhanden sind. So würden sich nur Lärmschutzwände, verkehrslenkende bzw. verkehrsreduzierende Massnahmen und ein neuerer Belag als Alternativen aufzeigen. In den Strassenabschnitten, in welchen noch kein Belag des Typs AC8 eingebaut ist, verfügte die Regierung, dass der Belag in den nächsten Jahren, spätestens 5 Jahre nach Genehmigung des LSP, zu ersetzen sei (vgl. Bg-act., Entscheid Nr. 170/2022, S. 4-5). Verkehrsreduzierende Massnahmen schloss die Regierung jedoch ohne weitere Vertiefung aus, da aufgrund des S. _____ bereits eine Umfahrung bestehe (vgl. Bg-act., Entscheid Nr. 170/2022, S. 19). Auf Grund der fehlenden Platzverhältnisse, aus Sicherheitsgründen (Sichtbehinderung) und aus Gründen des Ortsbildschutzes scheinen, so die Regierung, auch Lärmschutzwände auf der Strecke als nicht realisierbar (vgl. Bg-act., Entscheid Nr. 170/2022, S. 19). Auf dieser Grundlage kam die Regierung zum Schluss, dass die einzig verhältnismässige Massnahme eine Temporeduktion darstelle (vgl. Bg-act., Entscheid Nr. 170/2022, S. 21). 3.3.5. Die Regierung erfüllt somit grundsätzlich die formellen Anforderungen, die sich bei einer Temporeduktion auf Grund von Art. 108 Abs. 2 und 4 SSV stellen. 3.4.1. Insoweit sich die Beschwerdeführerin auf den Standpunkt stellt, dass die Temporeduktion auf Grund der Länge der Strecke nicht verhältnismässig sei, entgegnet die Regierung, dass wenn der Charakter des Streckenabschnitts und die damit verbundenen Schutzansprüche über

- 13 - eine längere Strecke bestehen, es möglich sei, Tempo 30 über einen längeren Abschnitt anzuordnen (vgl. Bg-act., Vernehmlassung, 2.1., S. 10). Weiter sei die Aufhebung der Temporeduktion auf dem Abschnitt zwischen Parzelle Nr. C. _____ und Nr. D. _____ nicht praktikabel, da auch weitere Interessen, wie der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit, in den Entscheid miteingeflossen seien. 3.4.2. So zeigt Anhang 8 des LSP-Berichts bildhaft die Verteilung der IGW- Überschreitungen. Dabei lässt sich feststellen, dass sich die IGW- Überschreitungen mehr oder weniger gleichmässig über die gesamte Strecke verteilen. Der Schutzanspruch besteht somit über die gesamte Strecke, womit die Länge auf diesen Schutzanspruch zurückzuführen ist. Des Weiteren bestätigt ein Bericht der Kantonspolizei, dass diverse Sicherheitsdefizite vorhanden seien, da keine genügende Sichtweite bei Zufahrten vorhanden sei. So sind allein 13 Sicherheitsdefizite auf der Strecke zwischen Parzelle Nr. C. _____ (A. _____) und Parzelle Nr. D. _____ (A. _____) vorhanden (vgl. Bg-act. Beilage 2, Ergänzung Sicherheitsdefizit und V85 zum Lärmsanierungsprojekt A. _____ - F. _____ 2016, S. 5 -7). 3.5.1. Die Beschwerdeführerin sieht als alternative Massnahme, welche durch die Regierung nicht geprüft wurde, die Temporeduktion auf der Strecke zwischen Parzelle Nr. C. _____ (A. _____) und Parzelle Nr. D. _____ (A. _____) lediglich zur Hauptverkehrszeit (vgl. Bf-act., Beschwerde, Rz. 14). 3.5.2. Die Regierung führt dazu aus, dass grundsätzlich aus Gründen der Verständlichkeit und Gewöhnung eine permanente Tempo 30 Signalisierung empfohlen werde (vgl. Bg-act., Vernehmlassung, 2.3, S.15; SCHWEIZERISCHE VEREINIGUNG DER VERKEHRSSINGENIEURE UND VERKEHRSEXPERTEN, Tempo 30 auf

Hauptverkehrsstrassen, Merkblatt 2021/01, S. 5). Für die Fahrzeuglenker seien möglichst einfache und

- 14 - einprägsame Regelungen anzustreben. Aus diesen Gründen und unter Berücksichtigung der effektiven Lärmbelastung erachte man die Einführung einer Tempo 30-Signalisation ausschliesslich zu Hauptverkehrszeiten als ungeeignet (vgl. vgl. Bg-act., Vernehmlassung, 2.3, S.15). Eine solche Vorgehensweise leuchtet ein und ist im Lichte dieser Argumentation auch nicht zu beanstanden. 3.6.1. Die Beschwerdeführerin stellt sich auf den Standpunkt, dass die Lärmreduktion, durch die fehlende Akzeptanz in der Bevölkerung, nicht erreicht werden könne. Da die Akzeptanz fehle, würden die Einwohner die Temporeduktion nicht beachten, wodurch die Massnahme das Ziel verfehle (vgl. Bf-act., Beschwerde, Rz. 10). 3.6.2. Zu dieser Annahme besteht jedoch kein Anlass, da Studien zeigen, dass selbst wenn die Massnahme nicht generell auf Akzeptanz stösst, ein Grossteil der Bevölkerung allein durch die veränderte Signalisierung sich an die Massnahmen hält. Bei einem Pilotprojekt an der Kalchbühlstrasse in der Stadt Zürich habe sich die gefahrene Geschwindigkeit allein durch Signalisation um 11 bis 13 km/h reduziert (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E. 4.2.1). Weiter sind flankierende Massnahmen, wie die visuelle Umgestaltung des Strassenraums oder Geschwindigkeitsindikatoren/Dialogdisplays möglich. Notfalls muss die Einhaltung der Geschwindigkeit durch Radargeräte kontrolliert werden. So beauftragte die Regierung bereits mit ihrem Entscheid das Tiefbauamt, die verfügbaren Massnahmen zu überprüfen. Sollte die Überprüfung nach einem Jahr zeigen, dass die Massnahmen nicht eingehalten werden und es zu keiner Lärmreduktion komme, würden weitere Massnahmen ergriffen werden, um die angestrebte Lärmreduktion zu erreichen (vgl. Bg-act., Entscheid Nr. 170/2022, 2.5, S. 35). 3.7.1. Auch erachtet die Beschwerdeführerin, die Massnahme würde für den öffentlichen Busverkehr erhebliche Probleme mit sich bringen. Es sei zu

- 15 - befürchten, dass durch die längere Umlaufzeit weitere Fahrzeuge eingesetzt werden müssen, wodurch die Betriebskosten erheblich steigen würden. Weiter führe die Massnahme zu einer unzumutbaren Fahrzeitverlängerung für die Fahrgäste und zusätzlichem Stress für die Chauffeure, welche die eingebüßte Zeit wieder aufholen sollen (vgl. Bf-act., Beschwerde, Rz. 11). 3.7.2. Das Thema öffentlicher Verkehr wird bereits im Bericht zum LSP begutachtet. Der Bericht stellt sich auf den Standpunkt, dass keine Einschränkung für den öffentlichen Verkehr zu befürchten sei, solange die Vortrittsregelung nicht geändert werde (vgl. Bg-act., LSP-Bericht, 3.2, S. 23). Weiter führt die Regierung dazu gestützt auf das Amt für Energie und Verkehr (AEV) aus, dass für die meisten Linienbusse während ihrer Fahrt die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h aufgrund der Haltestellen und Stopps nicht vollumfänglich zur Geltung komme und somit kein Grund zu Annahme bestehe, dass es zu einer massiven Einschränkung des öffentlichen Verkehrs komme (vgl. Bg-act., Vernehmlassung, 2.2, S. 13). Nach dem oben Gesagten, kann nicht von einer unzumutbaren Fahrzeitverlängerung und erheblichen Problemen für den öffentlichen Busverkehr ausgegangen werden. 3.8.1. Im Weiteren befürchtet die Beschwerdeführerin, dass die Feuerwehr die zu gewährleistenden Einsatzzeiten im Ernstfall nicht einhalten könne. Die Feuerwehrleute, die zum Einsatz gerufen werden, würden bereits auf dem Weg zum Feuerwehrstützpunkt, auf Grund der langen Tempo-30 Strecke, viel wertvolle Zeit verlieren (vgl. Bf-act., Beschwerde, Rz. 12). 3.8.2. Es gilt somit mittels abstrakter Berechnung zu prüfen, wie gross die mögliche Zeiteinbusse sein könnte. So schreibt die Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten als

Faustregel, dass in Folge der reduzierten Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h mit einer realen Fahrzeitverlängerung von 2 Sekunden pro

- 16 - 100 Meter gerechnet werden müsse (vgl. SCHWEIZERISCHE VEREINIGUNG DER VERKEHRSSINGENIEURE UND VERKEHRSEXPERTEN, a.a.O., S. 4). Der Feuerwehrstützpunkt in A._____ befindet sich in der L._____ (vgl. M._____ [zuletzt besucht am 23. Februar 2023]). Dabei muss noch miteinbezogen werden, dass die Beschwerdeführerin sich nicht generell gegen eine Temporeduktion ausspricht, sondern lediglich auf der Strecke zwischen Parzelle Nr. C._____ und Nr. D._____. Die Beschwerdeführerin befürwortet sogar eine Temporeduktion auf den Streckenabschnitten zwischen Parzelle Nr. T._____ und Nr. C._____ (A._____) und Parzelle Nr. D._____ und Nr. N._____ (A._____) (vgl. Bf-act., Beschwerde, Rz. 6). Für die Feuerwehrleute die aus den Fraktionen A._____, O._____, P._____ und J._____ zum Stützpunkt verschieben, ist die eingebüßte Zeit zu vernachlässigen, da sie nur eine geringe Strecke oder gar nicht auf der B._____ fahren müssen, um zum Stützpunkt zu gelangen. Auch für Feuerwehrleute die aus den Fraktionen F._____, Q._____ und R._____ einrücken, ist die Zeiteinbusse zu vernachlässigen, da sie mittels S._____ zum Stützpunkt gelangen können. Somit könnte die Massnahme lediglich für die Feuerwehrleute aus der Fraktion A._____ problematisch sein. Die Länge der Strecke für welche mit Gutheissung der Beschwerde die Temporeduktion aufgehoben würde, beträgt ungefähr 1.2 Kilometer. Somit würde damit, nach abstrakter Berechnung, eine Zeitersparnis von 24 Sekunden erreicht werden. Somit ist fraglich, ob mit dem von der Beschwerdeführerin angestrebten Entscheid eine signifikante Zeitersparnis für die Feuerwehrleute erreicht werden kann. Betrachtet man die Länge der gesamten Strecke, die nach Angaben der Beschwerdeführerin rund 2.9 Kilometer lang ist, bleibt die Zeiteinbusse in jedem Fall unter einer Minute. 3.8.4. Das Gericht erachtet, dass eine Zeiteinbusse, die klar unter einer Minute liegt, auch für die Feuerwehrleute, die zum Feuerwehrstützpunkt einrücken müssen, vertretbar ist. Sollte die Feuerwehr zu einem anderen

- 17 - Schluss kommen, läge es an ihr, mögliche organisatorische Massnahmen zu prüfen und umzusetzen.

E. 3.9

Somit ist festzuhalten, dass die Regierung ihren Beschluss auf genügender Grundlage getroffen, eine sorgfältige Verhältnismässigkeitsprüfung vollzogen, alternative Massnahmen geprüft und auf fundierter Basis den Entscheid getroffen hat. Ein Überschreiten oder ein Missbrauch des Ermessens durch die Regierung ist nicht ersichtlich.

E. 4

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass der Entscheid der Regierung vom

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