

# GR\_GERICHTE VR3 2024 68 vom 23. Februar 2026

GR Gerichte, 2026-02-23, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr\\_gerichte\\_VR3\\_2024\\_68](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_VR3_2024_68)

FR: GR\_GERICHTE VR3 2024 68 du 23 février 2026

IT: GR\_GERICHTE VR3 2024 68 del 23 febbraio 2026

## Erwägungen

### E. 1

Am 1. Januar 2025 trat im Kanton Graubünden die Totalrevision des GOG (BR 173.000) vollumfänglich in Kraft. Auf dieses Datum hin sind das Kantons- und das Verwaltungsgericht zum Obergericht des Kantons Graubünden zusammengelegt worden. Die hängigen Verfahren des Verwaltungsgerichts sind daher auf diesen Zeitpunkt hin auf das Obergericht übertragen worden (Art. 122 Abs. 5 GOG). 2.1. Nach Art. 49 Abs. 1 lit. d VRG (BR 370.100) beurteilt das Obergericht Beschwerden gegen Entscheide der Regierung über öffentlichrechtliche Streitigkeiten, soweit diese nicht bei einer anderen Instanz angefochten werden können oder nach kantonalem oder eidgenössischem Recht endgültig sind. Der angefochtene Projektgenehmigungsbeschluss vom 4. Juni 2024 betreffend Lärmsanierungsprojekt sowie Temporeduktion von bisher 50 auf 30 km/h auf der Julierstrasse H3a (Abschnitt innerorts Gemeinde Lantsch/Lenz) ist weder endgültig noch kann er bei einer anderen Instanz angefochten werden und stellt daher ein

### E. 1.7

dB als Lärmschutzmassnahme geeignet. Diese Pegelreduktion wirkt sich auf alle angrenzenden Objekte aus; es profitieren somit alle Liegenschaften entlang des 850 m langen Strassenabschnitts von der Lärminderung durch eine Temporeduktion, und nicht, wie von der Beschwerdeführerin behauptet, lediglich

### E. 5

/ 17 taugliches Anfechtungsobjekt vor Obergericht dar. Die Beurteilung der vorliegenden Beschwerde fällt demnach in die örtliche und sachliche Zuständigkeit des angerufenen Gerichts. Das Obergericht entscheidet gemäss Art. 43 Abs. 2 lit. a VRG in Fünferbesetzung über Beschwerden gegen Entscheide der Regierung, womit das vorliegend ergehende Urteil auch hinsichtlich der funktionellen Zuständigkeit die gesetzlichen Vorgaben erfüllt. 2.2. Nach Art. 50 VRG ist zur Beschwerde an das Obergericht 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. Nach Art. 3 Abs. 4 SVG (SR 741.01) sind die Gemeinden zur Beschwerde berechtigt, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden. Gestützt auf diese besondere Vorschrift und als Adressatin des angefochtenen Genehmigungsentscheids betreffend Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf neu 30 km/h auf der Kantonsstrasse innerorts im Rahmen von Lärmsanierungsmassnahmen ist die Beschwerdeführerin berührt und hat somit ein schützenswertes Interesse an der Überprüfung und allfälligen Aufhebung oder Änderung des Projektgenehmigungsentscheids. Die Beschwerde ist überdies form- und fristgerecht eingereicht worden (Art. 38 i.V.m. Art. 52 VRG). Auf die Beschwerde ist einzutreten. 2.3. Der Antrag der Beschwerdeführerin auf Erteilung der aufschiebenden

Wirkung wird mit dem Entscheid in der Hauptsache gegenstandslos. 3. Streitig und zu prüfen ist vorliegend, ob die Voraussetzungen für die Genehmigung des Lärmsanierungsprojekts für die H3a Julierstrasse und die 720.13 Brienzerstrasse in der Gemeinde Lantsch/Lenz sowie die strittige Temporeduktion auf der Kantonsstrasse innerorts im konkreten Fall erfüllt sind oder die Beschwerdeführerin in ihrer Auffassung zu schützen ist, auf dem betreffenden Streckenabschnitt H3a Julierstrasse und Brienzerstrasse sei entweder ganz darauf zu verzichten (Gesamtlänge 850 m; Zeitersparnis 40 Sekunden) oder alternativ die Temporeduktion wenigstens auf etwa die Hälfte des steilen und engen Strassenverlaufs im Dorfkern zu beschränken. Die sich stellende Geschwindigkeitsfrage ist wesentlicher Bestandteil des Lärmsanierungsprojekts (LSP) zwecks Reduktion der Immissions- und Alarmgrenzwerte und damit der Einhaltung der Umweltschutzvorschriften im Interesse der Gesundheit und Lebensqualität der Dorfbevölkerung. 3.1. Nach Art. 21 Abs. 1 KUSG (BR 820.100) unterliegen Lärmsanierungsprojekte für National- und Kantonsstrassen der Genehmigung durch die Regierung. Bei der

#### **E. 5.00**

m), womit eine Tempo-30-Zone einen gleichmässigeren Verkehrsfluss garantiert, da das situative Beschleunigen und abrupte Bremsen von Fahrzeugen bei Tempo 50 km/h infolge der Verkehrsenge im Dorfkern (ohne Trottoir- /Gehweganlagen) und der steilen Geländeverhältnisse entfällt. Diese Lärmbeurteilung gilt selbst für Elektrofahrzeuge, bei denen sich der Verkehrslärm aus dem Antriebsgeräusch und dem Rollgeräusch zusammensetzt (Urteil des Bundesgerichts 1C\_589/2014 vom 3. Februar 2016 E. 5.1). Bei Personenwagen mit Elektromotoren überwiegt das Rollgeräusch ebenerdig geradeaus bereits ab 30 km/h. Der Einsatz von derartig angetriebenen Fahrzeugen führt somit bei einer Geschwindigkeit von über 30 km/h nicht (mehr) zu einer nennenswerten Reduktion des Strassenverkehrslärms (vgl. Cercle Bruit, Faktenblatt vom Mai 2020, Lärmemissionen von Elektrofahrzeugen, abrufbar unter:

<[https://www.cerclebruit.ch/studies/elektro/Factsheet\\_Elektromobilitaet\\_de.pdf](https://www.cerclebruit.ch/studies/elektro/Factsheet_Elektromobilitaet_de.pdf)>, zuletzt besucht am 11. Februar 2026). Gemäss Faktenblatt zu Lärmemissionen von Elektrofahrzeugen haben Personenwagen mit Elektromotoren ein geringes Lärminderungspotential gezeigt. Die Lärmreduktion im städtischen Verkehr bei Tempo 30 habe bloss 0.1 dB(A) ausgemacht. Bei höheren Geschwindigkeiten sei die Reduktion noch kleiner. Dieser Unterschied liege unterhalb der Wahrnehmungsgrenze, womit keine Lärminderungen erzielt werden könnten. Selbst bei Strassenneigungen von 10 Prozent und 50 km/h führe der Ersatz von Personenwagen mit Verbrennungsmotoren durch solche mit Elektromotoren zu Pegelreduktionen von wesentlich unter 1dB (act. C.2 Projekteinsprachen und Stellungnahme Projektierung in Stichworten, S. 1 Tabelle: Elektrofahrzeuge). Die

11 / 17 getroffene Massnahme kann als geeignet bezeichnet werden, die flächendeckend bestehende übermässige Lärmbelastung zu minimieren. 4.2.2. Die Notwendigkeit der Reduktion der Höchstgeschwindigkeit ist gegeben, wenn diese das mildeste Mittel dafür darstellt, um den gewünschten Zweck zu erreichen. Die Erforderlichkeit ist insbesondere dann gegeben, wenn keine andere verhältnismässige Emissionsbegrenzung vorhanden ist, um eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) zu vermindern (Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV). Lärmbelastungen gelten als übermässig, wenn die massgebenden Immissionsgrenzwerte überschritten sind (act. C.11, Ziff. 3.3, S. 10). Innerhalb des Sanierungsperimeters (Anhang 1 zum Bericht LSP) werden

aufgrund des LBK (Ist-Zustand) Immissionsgrenzwerte überschritten. Für die betreffenden Strassen besteht somit eine Sanierungspflicht gemäss Art. 16 USG und Art. 13 Abs. 1 LSV. Der Umstand, dass die IGW sogar mit einer Temporeduktion nicht bei allen Objekten eingehalten werden kann – die Beschwerdegegnerin genehmigte im strittigen LSP für 41 genau bezifferten Objekte ausdrücklich Erleichterungen von der Sanierungspflicht (vgl. Ziff. 4.4 und Anhang 5 zum Bericht LSP) – zeigt deutlich, wie belastend die Situation ist und wie dringend Sanierungsmassnahmen angezeigt sind. Nebst der Temporeduktion von 50 auf 30 km/h wurden auch verkehrslenkende Massnahmen, der Ersatz der vorhandenen Strassenbeläge und Schallhindernisse (Lärmschutzwände/-dämme) geprüft und entweder aus technischen oder betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen ausgeschlossen. So wird vorerst auf den Ersatz der vorhandenen Strassenbeläge verzichtet, da diese teilweise erst kürzlich eingebaut wurden und dem üblicherweise im Kanton Graubünden für Haupt- und Verbindungsstrassen vorgesehenen Standardbelag AC8 entsprechen (vgl. Bericht LSP Ziff. 3.3, S. 20 f.). Aufgrund fehlenden Platzes, ungenügender Wirkung, unverhältnismässiger Kosten oder aus Gründen des Ortsbildschutzes können entlang der untersuchten Kantonsstrasse auch keine Lärmschutzwände errichtet werden (vgl. Bericht LSP Ziff. 3.4 S. 21). Das Erfordernis der Notwendigkeit der Temporeduktion ist somit erfüllt. 4.2.3. Die Zumutbarkeit der strittigen Temporeduktion ist ebenfalls zu bejahen. Der Zweck der Temporeduktion ist die Reduktion der übermässigen Lärmbelastung. Die Wirkung ergibt sich v.a. aus der wahrnehmbaren Reduktion der Lärmbelastung. Diese ist aus der Anzahl Objekte und Personen ersichtlich, bei denen der IGW und der AW reduziert werden können. Der durch die Temporeduktion auf der betroffenen Streckenlänge von 850 m innerorts geltend gemachte Zeitverlust von maximal 40 Sekunden darf in Relation zur dadurch verminderten Lärmbelastung und auch erhöhten Verkehrssicherheit und dem eindeutig verbesserten

12 / 17 Verkehrsfluss als hinnehmbar und dem motorisierten Durchgangs- und Alltagsverkehr durchaus noch als zumutbar qualifiziert werden. Gemessen an der gesamten Streckenlänge der betreffenden Kantonsstrasse (H3a Julierstrasse) von 28 km (Chur-Tiefencastel via Lenzerheide) ist die erwähnte Teilstrecke innerorts zeitlich geradezu vernachlässigbar und fällt damit objektiv nicht ins Gewicht. Abgesehen davon ist unbestritten, dass bereits heute bei den Häuserengnissen im Dorfkern im Schritttempo gefahren werden muss und daher eine Temporeduktion im Raum- und Strassenbereich vor und nach diesen Verkehrshindernissen als eindeutig sinnvoll und angebracht erscheint, um auch das offensichtlich bestehende Gefahrenpotential in den Abschnitten dieser verkehrstechnischen "Nadelöhre" innerorts beim Kreuzen von Personenwagen und besonders von LKW's um ein möglichst hohes Mass zu reduzieren und so die Dorfbevölkerung besser zu schützen. Daran ändern selbst die hohen Verkehrsfrequenzen auf diesem Streckenabschnitt nichts. Laut Geschwindigkeitsmessungen der Kantonspolizei (Momentaufnahme) wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) von 2'810 Fahrzeugen (Höhe Parz. Z.3.\_\_\_\_\_) und 2'657 Fahrzeugen (Parz. Z.4.\_\_\_\_\_) vor Ort registriert. Aus dem für das LSP verwendeten Gesamtverkehrsmodell Graubünden resultierte eine Verkehrsmenge über das Jahr verteilt von DTV 2'954 Fahrzeugen (Parz. Z.3.\_\_\_\_\_) und 2'642 Fahrzeugen (Parz. Z.4.\_\_\_\_). Diese eindrücklichen Zahlen belegen selbstredend, dass nebst der Lärmreduktion auch ein möglichst ungestörter Verkehrsfluss auf dieser wichtigen Transitachse der Julierstrasse von sehr hohem öffentlichen Interesse ist und den geltend gemachten Zeitverlust von 40 Sekunden bei weitem überwiegen. 4.2.4. Insgesamt ist somit sowohl die Wirksamkeit als auch die Verhältnismässigkeit der

genehmigten Temporeduktion von 50 auf 30 km/h gegeben. Diese entspricht den gesetzlichen Anforderungen und ist nicht zu beanstanden. 4.3. Soweit die Beschwerdeführerin eventualiter beantragt, es sei die Einholung eines aktualisierten Gutachtens oder allenfalls ein Obergutachten einzuholen, weil die gewählte Berechnungsmethode zeitlich überholt und fehlerhaft sei sowie im Ergebnis zu einer Überschätzung des Lärmpegels bei Belassung von Tempo 50 km/h geführt habe, kann ihr nicht gefolgt werden. Dieser Kritik der Beschwerdeführerin vermag sich das Gericht nach Prüfung der Fakten nicht anzuschliessen. Der auf dem Berechnungsmodell StL86+ basierende Bericht der C.\_\_\_\_\_ AG vom 19. April 2023 gibt ein zuverlässiges und schlüssiges Bild der Lärmsituation im damaligen Zeitpunkt wieder. Das neu konzipierte Modell sonROAD18 stellt eine Methode zur Ermittlung der Lärmemissionen dar und setzt 13 / 17 dafür an der Quelle der Lärmverursachung an. Diese Anwendungshilfe "Strassenlärm-Berechnungsmodell sonRoad18" wurde vom Bundesamt für Umwelt BAFU im Januar 2022 veröffentlicht (act. C.5). Sie sollte aber vorläufig keine bestehenden Vollzugshilfen ersetzen (S. 7 f.), der Leitfaden Strassenlärm gelte unverändert weiter. Das hier angewandte Berechnungsmodell StL86+, das auf dem "Leitfaden Strassenlärm" von BAFU und ASTRA aus dem Jahre 2006 (act. C.6) beruht, sollte also weiterhin gelten (vgl. dazu allerdings: Urteile des Bundesgerichts 1C\_162/2024 vom 16. Juli 2025 E. 3.3, 1C\_513/2022 vom 7. Juli 2023 E. 3.4.2 und 1C\_244/2020 vom 17. Juni 2021 E. 4.3, worin das Berechnungsmodell zur Lärmmessung StL86+ als "veraltet" bezeichnet wird. Dieses Modell habe sich inzwischen insofern als unzuverlässig erwiesen, als es das Lärminderungspotential von Tempobeschränkungen insbesondere bei einer Geschwindigkeitsreduktion von 50 auf 30 km/h unterschätzt habe und deshalb heute nicht mehr angewandt werde). Die Abschätzung der Immissionen anhand des neuen Berechnungsmodells sonROAD18 hätte demnach eine noch höhere Lärmbelastung für die Bewohner der Beschwerdeführerin entlang der Kantonsstrasse ergeben als nach der hier angewandten Messmethode StL86+, worauf im Bericht LSP auch hingewiesen wird (Bericht LSP S. 18; vgl. auch Modellberechnungen in: Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme, Grundlagenpapier der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung [EKLB] zu Recht – Akustik – Wirkung, 2015, act. C.11, Ziff. 4.5, S. 17 ff.). Das BAFU veröffentlichte die "Vollzugshilfe sonROAG18 als Modellempfehlung" erst im Jahr 2023 und empfahl dieses Modell zur Berechnung des Strassenlärms nach Anhang 3 LSV ab dem 1. Juli 2023 (act. C.8). Erläuternd wurde dazu klargestellt, dass für Lärmberechnungen vor diesem Datum, deren Neuberechnung unverhältnismässig viel Zeit und Aufwand verursachen würde, verzichtet werden dürfe. Der Projektauftrag zur Erarbeitung des Sanierungsprojekts erfolgte bereits im Juli 2021 (act. C.7). Die Projektakten für das LSP lagen im Zeitraum 29. Mai bis 28. Juni 2023 öffentlich zur Einsichtnahme bei der Gemeinde auf (act. C.3). Gleichzeitig wurde das Projekt – aufgrund der Koordinationspflicht gemäss Art. 24 Abs. 1 StrG – von der Beschwerdegegnerin zur Durchsicht und Stellungnahme an verschiedene Fachstellen übermittelt. Mit Eingaben vom 25. Mai 2023 (Kapo/GR) und gleichentags des Amts für Raumentwicklung (ARE), vom 1. Juni 2023 des Amts für Energie und Verkehr (AEV), vom 3. Juli 2023 der Denkmalpflege sowie vom 10. Juli 2023 des Amts für Natur und Umwelt (ANU) äusserten sich alle konsultierten Ämter einhellig positiv zum Lärmsanierungsprojekt, was erkennen lässt, dass der angefochtene Projektgenehmigungsbeschluss breit abgestützt war und die Beschwerdegegnerin im Rahmen ihres weiten Ermessens zur raschen Umsetzung

14 / 17 des umweltschutzrechtlichen Sanierungsprojekts handelte (act. C.2, Berichte der kantonalen Amtsstellen). Aufgrund dieser Rückmeldungen sowie den klaren Vorgaben, Abklärungen und Erkenntnissen im aussagekräftigen und vollständigen Bericht der C.\_\_\_\_\_ AG ist es daher weder zwingend erforderlich noch sachlich gerechtfertigt, dem Antrag der Beschwerdeführerin auf die Abnahme neuer Beweismittel bzw. auf Einholung eines aktualisierten Gutachtens (laut Modell sonROAD18) zu entsprechen. Dasselbe gilt bezüglich der Einholung eines Obergutachtens, da für das Gericht alle fallrelevanten Messwerte erhoben und tabellarisch nachvollziehbar und überzeugend ausgewertet wurden. Einer Ergänzung der Faktenlage bedarf es nicht. 4.4. Subeventualiter beantragte die Beschwerdeführerin eine streckenmässige Verkürzung der Tempo-30-Zone innerorts auf den Dorfkern (d.h. auf rund die Hälfte ab Parz. Z.1.\_\_\_\_\_ im Norden bis zur Parz. Z.2.\_\_\_\_\_ im Süden; act. C.1 Anhang 8 [Legende Pläne 1:2000] Abschnitts-Blatt 5 und 6) und damit eine Konzentration der Geschwindigkeitsreduktion entlang der Kantonsstrasse auf das Dorfzentrum, weil dort die Hauptlärmbelastung zu verzeichnen sei. Bei einer Verkürzung des Streckenabschnitts mit einer Temporeduktion auf 30 km/h würden drei Objekte mit IGW-Überschreitungen an den Dorfrändern aus dem Perimeter fallen und damit nicht von einer Lärminderung profitieren. Unter dem Blickwinkel der rechtsgleichen Behandlung aller Strassenanlieger sowie des verfassungsmässigen Willkürverbots wäre jedoch nicht erklärbar, wieso wegen einer so geringfügigen Zahl an Objekten von der integral geplanten Geschwindigkeitsbegrenzung über die Länge von 850 m abgewichen werden sollte. Im Sinne des Vorsorgeprinzips im Umweltschutzrecht sollten möglichst viele Grundstücke und Anwohner entlang der Kantonsstrasse von der Lärminderung um 1.7 dB einen messbaren Vorteil zufolge Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h haben. Somit ist auch der Subeventualantrag abzuweisen. 4.5. Zur Motion Schilliger 21.4516 "Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern" (act. C.10) gilt es festzuhalten, dass sich dieser Vorstoss auf Bundesebene darauf konzentriert hat, den motorisierten Verkehr auf "siedlungsorientierten bzw. nicht verkehrsorientierten Strassen" mit flächendeckender Einführung von Tempo-30-Zonen nicht auf Quartiere in Städten oder städtischen Agglomerationen auszudehnen und dadurch dem lästigen Ausweichverkehr Vorschub zu leisten. In diesem Sinne wurde als Genehmigungsvoraussetzung für eine Senkung der Tempo 50- auf Tempo-30- Zonen innerorts beschlossen, dass nebst der Zweckmässigkeit und der Verhältnismässigkeit (z.B. zur Reduktion zu hoher Lärmbelastungen oder zu hoher

### **E. 5.1**

Im Rechtsmittelverfahren hat in der Regel die unterliegende Partei die Kosten zu tragen (Art. 73 Abs. 1 VRG). Die Verfahrenskosten bestehen aus der Staatsgebühr, den Gebühren für die Ausfertigungen und Mitteilungen des Entscheiders sowie den Barauslagen (Art. 75 Abs. 1 VRG). Die Staatsgebühr beträgt höchstens 20'000.00; sie richtet sich nach dem Umfang und der Schwierigkeit der Sache sowie nach dem Interesse und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Kostenpflichtigen (Art. 75 Abs. 2 VRG). Vorliegend erscheint dem Gericht eine Staatsgebühr von CHF 4'000.00 angemessen und gerechtfertigt. Sie ist zusammen mit den Kanzleiauslagen der unterliegenden Beschwerdeführerin aufzuerlegen.

### **E. 5.2**

Bund, Kanton und Gemeinden sowie mit öffentlich-rechtlichen Aufgaben betrauten Organisationen wird in der Regel keine Parteientschädigung zugesprochen, wenn sie in

ihrem amtlichen Wirkungskreis obsiegen (Art. 78 Abs. 2 VRG). Davon abzuweichen besteht vorliegend kein Anlass.

## **E. 6**

/ 17 Lärmsanierung von Kantonsstrassen entscheidet die Regierung nach Art. 24 Abs. 1 StrG (BR 807.100) über die Genehmigung des LSP in einem koordinierten Beschluss und erteilt in der Regel zugleich die erforderlichen zusätzlichen Bewilligungen (Art. 34 Abs. 3 KUSV [BR 820.110]). 3.2. Bestehende Anlagen, welche den gesetzlichen Vorgaben nicht entsprechen, müssen gemäss Art. 16 USG (SR 814.01) saniert werden, und zwar so weit, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist; dabei müssen grundsätzlich die Immissionsgrenzwerte (IGW) laut Art. 13 Abs. 2 der Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.41) eingehalten werden. Würde die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen oder stünden ihr überwiegende Interessen entgegen, könnten Erleichterungen gewährt werden (Art. 17 USG; Art. 14 LSV). Dies setzt eine gesamthafte Interessenabwägung voraus (vgl. Urteile des Bundesgerichts 1C\_350/2019 vom 16. Juni 2020 E. 4.1, 1C\_117/2017 und 1C\_118/2017 vom 20. März 2018 E. 3.1, 1C\_589/2014 vom 3. Februar 2016 E. 2.1 mit Hinweisen, in: URP 2016 S. 319). 3.3. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts kann von der zuständigen Behörde für bestimmte Strassenstrecken auf Grund eines Gutachtens nach Art. 32 Abs. 3 SVG herabgesetzt werden. Laut Art. 108 Abs. 2 lit. d der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) ist dies insbesondere zulässig, wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann; dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren. Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann (Art. 108 Abs. 4 SSV). Auch diese Prüfung setzt die Abwägung von allen im konkreten Fall berührten Interessen voraus. Die Voraussetzungen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nach Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV sind bereits dann erfüllt, wenn die Geschwindigkeitsbegrenzung eine (gewisse) Reduktion des Beurteilungspegels und damit der Umweltbelastung bewirken kann (Urteil des Bundesgerichts 1C\_11/2017 vom 2. März 2018 E. 4.3.1). Es ist aber stets eine Einzelfallprüfung erforderlich, um Abweichungen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit für nur genau bestimmte Streckenabschnitte anzuordnen (vgl. erneut Urteil des Bundesgerichts 1C\_117/2017 und 1C\_118/2017 vom 20. März 2018 E. 4.2).

## **E. 7**

/ 17 3.4. Bei einer Temporeduktion auf einer Haupt- oder Durchgangsstrasse ist sodann ein strengerer Massstab anzulegen als bei Nebenstrassen. Dies entspricht der bundesgerichtlichen Rechtsprechung, wonach Inhalt und Umfang des Gutachtens vom Zweck der Geschwindigkeitsbegrenzung und den örtlichen Gegebenheiten abhängen (BGE 150 II 444 E. 6.1 ff. m.H. auf 136 II 539 E. 3.2 und weitere; Urteil des Bundesgerichts 1C\_370/2011 vom 9. Dezember 2011 E. 2.5, in: ZBl 114/2013 S. 574). Entscheidend ist, dass die zuständige Behörde die erforderlichen Informationen besitzt, um zu beurteilen, ob eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt ist und die Massnahme im Hinblick auf das erstrebte Ziel nötig, zweck- und verhältnismässig ist (BGE 150 II 444 E. 6.3 m.H. auf 139 II 145 E. 4.3 und weitere). Handelt es sich um

Geschwindigkeitsreduktionen zur Lärmsanierung, müssen insbesondere die Konsequenzen der Temporeduktion aus Lärmsicht (akustische Wirkungen; Änderung der Störwirkung auf die Anwohner) im Gutachten beschrieben und alternative Massnahmen zur Lärmbekämpfung aufgezeigt werden (technische Machbarkeit; Kosten und Nutzen; vgl. Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme, Grundlagenpapier der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung [EKLB] zu Recht – Akustik – Wirkung, 2015, Anhang A; abrufbar unter: [https://www.cerclebruit.ch/studies/vreduktion/0675\\_1\\_EKLB\\_Grundlagenpapier\\_-\\_d\\_Tempo\\_30.pdf](https://www.cerclebruit.ch/studies/vreduktion/0675_1_EKLB_Grundlagenpapier_-_d_Tempo_30.pdf), zuletzt besucht am 11. Februar 2026). Aufzuzeigen sind aber auch allfällige entgegenstehende Verkehrsinteressen (Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss, Ausweichverkehr, Konsequenzen für öffentlichen Verkehr; Urteil des Bundesgerichts 1C\_117/2017 und 118/2017 vom 20. März 2018 E. 5.2). 3.5. Der Bundesrat hat die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften auf 50 km/h festgelegt (Art. 4a Abs.1 lit. a der Verkehrsregelverordnung [VRV; SR 741.11] i.V.m. Art. 32 Abs. 2 SVG). Als abweichende Höchstgeschwindigkeiten sind innerorts Tempo-30-Zonen mit 30 km/h sowie Begegnungszonen mit 20 km/h grundsätzlich zulässig (Art. 108 Abs. 5 lit. e SSV). Es handelt sich dabei um sogenannte funktionelle Verkehrsbeschränkungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG (BGE 136 II 539 E. 1.1 und 2.2). Als Ausnahme von Art. 32 Abs. 3 SVG schreibt Art. 108 Abs. 4bis SSV, in Kraft seit dem 1. Januar 2023, neu vor, dass nicht mehr überall für die Anordnung einer Tempo-30-Zone ein Gutachten erforderlich ist. Es wird danach zwischen "nicht verkehrsorientierten bzw. siedlungsorientierten Strassen" und "verkehrsorientierten Strassen" unterschieden, wobei sich dieser Unterschied auf den Innerortsbereich beschränkt. Nur bei letzterem Strassentyp ist weiterhin ein entsprechendes Gutachten erforderlich, wobei sich die materielle Zulässigkeit der Anordnung einer Tempo-30-Zone in erster

## **E. 8**

/ 17 Linie über die Voraussetzung der Verhältnismässigkeit beurteilt (vgl. zum Ganzen: BGE 150 II 444 = Urteil 1C\_615/2021 vom 15. März 2024 E. 3.2 f. und 4.1). 3.6. Bei der H3a Julierstrasse handelt es sich um eine kantonale Hauptverkehrsstrasse und bei der 720.13 Brienzerstrasse um eine kantonale Verbindungsstrasse und damit um "verkehrsorientierte Strassen" im Sinne von Art. 1 Abs. 9 SSV, was unbestritten ist. Ein entsprechendes Gutachten wurde eingeholt (act. B.2/C.1, Projektbericht der C.\_\_\_\_\_ AG vom 19. April 2023; nachfolgend: Bericht LSP). Zuerst gilt es demnach die Wirksamkeit der angefochtenen Massnahme zur Lärmreduktion zu prüfen. Danach ist in einem zweiten Schritt darüber zu entscheiden, ob die Verhältnismässigkeit der Massnahmen im Einzelfall gegeben ist. Im Rahmen der Beurteilung der Verhältnismässigkeit sind die Geeignetheit, die Notwendigkeit und die Zumutbarkeit der Temporeduktion von 50 auf 30 km/h zu klären, was regelmässig mit einer komplexen Interessenabwägung verbunden ist und sowohl unter lärmschutzrechtlichen Aspekten als auch der Erhöhung der Verkehrssicherheit zu betrachten ist (vgl. dazu Urteile des Bundesgerichts 1C\_513/2022 vom 7. Juli 2023 E. 3.1 in fine, 1C\_615/2021 vom 15. März 2024 E. 3.5, 1C\_618/2018 vom 20. Mai 2019 E. 2.2, 1C\_117/2017 vom 20. März 2018 E. 3.3). Werden die Immissionsgrenzwerte (IGW) für den Verkehrslärm sowohl am Tag als auch in der Nacht teilweise überschritten, so besteht eine übermässige Umweltbelastung im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung, zu deren Minimierung die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden kann (Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV) bzw. muss (Art. 16 USG) (Urteil des Bundesgerichts 1C\_11/2017 vom 2. März 2018 E. 4.2). 4. Ausgangspunkt für die Beurteilung der Wirksamkeit und der Verhältnismässigkeit der im Rahmen des Lärmsanierungsprojekts angeordneten

Temporeduktion auf dem erwähnten Streckenabschnitt innerorts ist der Bericht LSP (act. B.2/C.1). Der Bericht hält in der einleitenden Zusammenfassung fest, dass aufgrund der gemessenen und prognostizierten Überschreitungen des IGW im massgebenden Beurteilungszustand 2035 für die Kantonsstrasse H3a Julierstrasse und 720.13 Brienzerstrasse Sanierungsbedarf bestehe. Das Sanierungsprojekt umfasse u.a. folgende Massnahme: Im Innerortsbereich soll bei der H3a Julierstrasse auf einem Abschnitt von rund 850 m Tempo 30 (heute generell 50 km/h) eingeführt werden (Bereich Objekte Nr. 17 bis 18). Diese Massnahme weise eine Wirkung von rund -2 dB auf (act. B.2/C.1 S. 4). Aus dem Bericht geht hervor, dass durch die Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h eine Pegelreduktion von 1.7 dB erzielt werden könne. Generell

#### **E. 9**

/ 17 werde bei dieser Geschwindigkeitsdifferenz nach dem Emissionsmodell StL-86+ für Personenwagen eine Pegelminderung von 2.2 dB angenommen. In anderen Studien werde sogar von einer Lärmreduktion bis zu 5 dB ausgegangen (act. B.2/C.1 S. 18). 4.1. Wie im zitierten Bericht LSP im Einzelnen dargetan, wurde für 103 Objekte entlang der Kantonsstrasse innerorts die Lärmbelastung berechnet. Im damaligen Erhebungszustand – der Ist-Zustand entspricht gemäss Bericht dem Zustand bezüglich Überbauung und Empfindlichkeitsstufen sowie bezüglich des Verkehrsaufkommens im Jahr 2015 (vgl. Anhang 3, Übersichtstabelle Lärmbelastungskataster [LBK]), Anhang 10, Messung Strassenverkehrslärm 13.09.2021, sowie Beilage 1 Bericht LSP) – wurden insgesamt 43 Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes (IGW) festgestellt. Davon betroffen waren geschätzt 326 Personen. Die Alarmwerte (AW) wurden in sechs Fällen erreicht oder überschritten. Davon betroffen waren rund 42 Personen (act. B.2/C.1 S. 16 f.). Im prognostizierten Beurteilungszustand für das Jahr 2035 wurde die Lärmbelastung wegen des zu erwartenden Mehrverkehrs von ca. 16-20 Prozent tags- und nachtsüber um rund 1 dB höher als im Ist-Zustand geschätzt. Dies würde zu 48 Überschreitungen des IGW und einer Betroffenheit von rund 362 Personen führen. Die AW würden in neun Fällen erreicht oder überschritten und davon wären geschätzt 72 Personen betroffen (act. B.2/C.1 S. 17). Sowohl die Zunahme der ermittelten IGW-Überschreitung an den Wohnobjekten (+ 5) als auch die höhere Zahl an betroffenen Dorfbewohnern (+ 36) zeigt eindrücklich, dass eine Temporeduktion durchaus eine wirksame Massnahme darstellt, um die Lärmbelastung innerorts spürbar zu minimieren. Dies trifft umso mehr zu, wenn die gesundheitsschädigenden AW sowohl bezüglich der steigenden Zahl an betroffenen Wohnobjekten (+3) als auch insbesondere der inskünftig vermehrt betroffenen Personen (+ 30) mitberücksichtigt werden. An der Wirksamkeit der Geschwindigkeitsherabsetzung infolge lärm- und hörrelevanter Pegelreduktion von

#### **E. 10**

/ 17 gemäss Bericht nachvollziehbar erfolgt ist, ist eine Temporeduktion von 50 auf 30 km/h bei einer prognostizierten Pegelreduktion von

#### **E. 15**

April 2025; Protokoll-Nr. 279/2025] betreffend Fraktionsauftrag SVP i.S. Moratorium für Tempo 30 auf verkehrsorientierten Kantonsstrassen innerorts). 5. Es bleibt damit noch über die Kosten- und Entschädigungsfolge zu befinden:

#### **E. 16**

/ 17

**E. 17**

/ 17 Es wird erkannt:

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