

LU_GERICHTE 7H 17 191 vom 10. Januar 2019

LU Gerichte, 2019-01-10, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/lu_gerichte_10728

FR: LU_GERICHTE 7H 17 191 du 10 janvier 2019

IT: LU_GERICHTE 7H 17 191 del 10 gennaio 2019

Regeste

Tempo-30-Zone auf einer verkehrsorientierten Gemeindestrasse aus Gründen des Lärmschutzes. Prüfung der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 lit. d und Abs. 4 SSV.

Erwägungen

E. 1.1

Anfechtungsgegenstand bildet die Verfügung der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern (vif) vom (...), mit welcher in der Gemeinde Z auf einem Abschnitt der Y-strasse die Höchstgeschwindigkeit von ursprünglich 50 km/h auf 30 km/h beschränkt wurde. Bei der Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem bezeichneten Strassenabschnitt handelt es sich um eine funktionelle Verkehrsanordnung, welche gestützt auf Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) getroffen werden kann (BGer-Urteil 2A.90/2006 vom 26.6.2006 E. 1.1 mit Hinweisen). Die Kompetenz zum Erlass einer solchen Verkehrsanordnung auf dem Gemeindegebiet Z liegt bei der Dienststelle vif, weil diese nicht ausdrücklich auf die Gemeinde Z übertragen wurde (§ 18 der Verordnung zum Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes [Strassenverkehrsverordnung; SRL Nr. 777] und § 1 Abs. 2 des Beschlusses über die Zuständigkeit zum Erlass von Verkehrsanordnungen [SRL Nr. 777a]).

E. 1.2

Das Kantonsgericht prüft von Amts wegen, ob die Voraussetzungen für einen Sachentscheid erfüllt sind (§ 107 Abs. 1 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege [VRG; SRL Nr. 40]). Ein Sachentscheid setzt insbesondere die Zuständigkeit der angerufenen Behörde voraus (§ 107 Abs. 2 lit. a VRG). Gegen letztinstanzliche kantonale Entscheide, die Verkehrsanordnungen betreffen, steht auf Bundesebene die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten beim Bundesgericht offen (vgl. Art. 3 Abs. 3 und 4 SVG in Verbindung mit [i.V.m.] Art. 82 ff. des Bundesgesetzes über das Bundesgericht [BGG; SR 173.110]). Daraus folgt, dass nach kantonaler Rechtsmittelordnung die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Kantonsgericht gegeben ist (§ 148 lit. a VRG; vgl. auch LGVE 2003 II Nr. 41 E. 2b, Urteil des Verwaltungsgerichts Luzern A 08 176 vom 7.12.2009 E. 1b), was sich im Übrigen auch aus § 26a Abs. 1 Strassenverkehrsverordnung ergibt, gemäss welchem Verkehrsanordnungen und Einspracheentscheide beim Kantonsgericht angefochten werden. Das Kantonsgericht ist demnach für die Beurteilung der vorliegenden Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen den Entscheid der Dienststelle vif vom (...) zuständig.

E. 1.3

Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist zur Beschwerde gegen funktionelle Verkehrsbeschränkungen befugt, wer die betroffene Strasse mehr oder weniger regelmässig benutzt, wie das bei Anwohnern oder Pendlern der Fall ist (BGE 136 II 539 E. 1.1; BGer-Urteile 1C_117+118/2017 vom 20.3.2018 E. 2, 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 1.1 mit Hinweis). Die Beschwerdeführer sind Miteigentümer des Grundstücks Nr. z, GB Z, an der Y-strasse Nr. y und wohnen an der besagten Adresse, mithin in dem Bereich der Y-strasse, in welchem die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt bzw. eine Tempo-30-Zone eingeführt werden soll. Sie sind von den Auswirkungen der Tempo-30-Geschwindigkeitsregelung als solcher wie auch von jenen in Zusammenhang mit der baulichen Umsetzung der Verkehrsanordnung in ihren rechtlichen und tatsächlichen Interessen unmittelbar betroffen. Ihre Beschwerdebefugnis ist daher gegeben (vgl. § 129 Abs. 1 VRG). Auf die frist- und formgerecht eingereichte Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist daher einzutreten (vgl. § 107 Abs. 3 VRG e contrario).

E. 1.4

Ob die Anordnung der Tempo-30-Zone zulässig ist, prüft das Kantonsgericht als einzige kantonale Rechtsmittelinstanz mit freier Kognition (§ 161a VRG sowie § 156 Abs. 2 i.V.m. §§ 144-147 VRG). Verkehrsbeschränkungen sind indes regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Die zuständigen Behörden besitzen dabei einen erheblichen Gestaltungsspielraum (BGE 136 II 539 E. 3.2 mit Hinweis; BGer-Urteile 1C_117+118/2017 vom 20.3.2018 E. 3.3, 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 2.4 mit Hinweis). Trotz unbeschränkter Überprüfungsbefugnis hält sich das Kantonsgericht praxisgemäss zurück, soweit es administrative Entscheidungsspielräume zu wahren gilt. Denn das Kantonsgericht ist aufgrund der ihm zugedachten Funktion nicht befugt, sein Ermessen anstelle desjenigen der Vorinstanz zu setzen (vgl. LGVE 2000 II Nr. 18 E. 3a; Urteil des Verwaltungsgerichts Luzern A 08 176 vom 7.12.2009 E. 3a; vgl. auch BGE 127 II 238 E. 3b/aa). (...)

E. 3.1

Gegenstand der vorliegenden Beschwerde bildet die Errichtung einer Tempo-30-Zone auf einem Abschnitt der Y-strasse in Z, die im Rahmen der Strassenlärmsanierung angeordnet wurde. Einschlägig sind dafür einerseits die Bestimmungen des Umweltrechts zur Sanierung ortsfester Anlagen und andererseits die Vorgaben des Strassenverkehrsrechts zur Herabsetzung der allgemeinen Regelgeschwindigkeit bzw. zu Tempo-30-Zonen.

E. 3.2

Bestehende Anlagen, die den gesetzlichen Vorgaben nicht entsprechen, müssen saniert werden (Art. 16 Bundesgesetz über den Umweltschutz [USG; SR 814.01]), und zwar so weit, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist; dabei müssen grundsätzlich die Immissionsgrenzwerte (IGW) eingehalten werden (Art. 13 Abs. 2 der Lärmschutz-Verordnung [LSV; SR 814.41]). Die Frist für die Durchführung von Sanierungen und Schallschutzmassnahmen bei Strassen lief Ende März 2018 ab (Art. 17 Abs. 4 lit. b LSV). Würde die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen oder stehen ihr überwiegende Interessen entgegen, können Erleichterungen gewährt werden (Art. 17 USG und Art. 14 LSV). Dies setzt eine gesamthafte Interessenabwägung voraus. Die Gewährung von Erleichterungen zur Überschreitung der IGW in einer bestimmten Situation ist eine Ausnahmegewährung, deren Erteilung nur in Sonderfällen erfolgen darf und restriktiv gehandhabt werden muss

(zum Ganzen: BGer-Urteile 1C_117+118/2017 vom 20.3.2018 E. 3.1, 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 2.1, 1C_589/2014 vom 3.2.2016 E. 2.1 mit Hinweisen).

E. 3.3

Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften wurde vom Bundesrat 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). Sie kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG). Innerorts können tiefere Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken in Abstufungen von je 10 km/h (Art. 108 Abs. 5 lit. d der Signalisationsverordnung [SSV; SR 741.21]) 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). Die Gründe, welche eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erforderlich machen können, werden in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend aufgezählt: Die Herabsetzung ist alternativ zulässig, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a), wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b), wenn auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (lit. c) oder wenn dadurch eine im Sinn der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann, wobei der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren ist (lit. d). Die gesetzlichen 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. Es braucht keine erhebliche Senkung der übermässigen Umweltbelastung mehr (anders noch die bis zum 31.5.1998 geltende frühere Version von Art. 108 SSV [AS 1989 450]). Allerdings verlangen die Art. 108 Abs. 2 lit. d und Abs. 4 SSV, dass die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit verhältnismässig ist. Für diese Prüfung wird eine gesamthafte Interessenabwägung verlangt, unter Einbezug aller relevanten Umstände des Einzelfalls. Dazu gehören alle zu erwartenden positiven und negativen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung in allen Bereichen, wie Lärm, Luft, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss usw. (zum Ganzen: BGer-Urteile 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 4.3.1 f., 1C_589/2014 vom 3.2.2016 E. 6.3 f.).

E. 3.4

Die Anordnung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist nur gestützt auf ein vorgängig zu erstellendes Gutachten zulässig. Dieses hat aufzuzeigen, dass die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist bzw. keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV). Gutachten unterliegen der freien richterlichen Beweiswürdigung. In Fachfragen darf das Gericht jedoch nur aus triftigen Gründen von einer Expertise abweichen. Die Beweiswürdigung und die Beantwortung der sich stellenden Rechtsfragen ist Aufgabe des Gerichts. Dieses hat zu prüfen, ob sich aufgrund der übrigen Beweismittel und der Vorbringen der Parteien ernsthafte Einwände gegen die Schlüssigkeit der gutachterlichen Darlegungen aufdrängen (BGE 136 II 539 E. 3.2). Art. 3 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (V-Tempo-30-Zonen; SR 741.213.3) umschreibt die Anforderungen an das zu erstellende Gutachten. Verlangt wird ein Kurzbericht, der namentlich die in lit. a-g umschriebenen Elemente enthalten muss, wie beispielsweise die Umschreibung der Ziele, die mit der

Anordnung der Zone erreicht werden sollen (lit. a), die Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung (lit. c), Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50-Prozent-Geschwindigkeit V50 und 85-Prozent-Geschwindigkeit V85; lit. d) oder Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen (lit. f). Dabei hängen der Inhalt und der Umfang des Gutachtens auch vom Zweck der Geschwindigkeitsbeschränkung und den örtlichen Gegebenheiten ab. Die Anforderungen, welche Art. 3 V-Tempo-30-Zonen an das Gutachten stellt, sind somit vor dem Hintergrund des Zwecks der Geschwindigkeitsbeschränkung zu sehen und sind deshalb von Fall zu Fall unterschiedlich. So hat beispielsweise die Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite eine andere Bedeutung, je nachdem, ob mit der Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit einer Gefahr begegnet oder der Verkehrsablauf verbessert werden soll (Art. 108 Abs. 2 lit. a und c SSV). Sodann sind, wie erwähnt, die örtlichen Gegebenheiten von Bedeutung. Umfangreiche Untersuchungen können beispielsweise bei Nationalstrassen oder verkehrsreichen Kantonsstrassen nötig sein. Dagegen genügt bei wenig befahrenen Quartierstrassen unter Umständen eine Beschreibung der Örtlichkeiten. Das geforderte Gutachten ist zudem nicht isoliert zu betrachten. Zur Ergänzung und Konkretisierung der im Gutachten enthaltenen Informationen kann auch auf andere Erhebungen zurückgegriffen werden. Im Ergebnis 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 ob die Massnahme im Hinblick auf das betreffende Ziel nötig, zweck- und verhältnismässig ist (Art. 108 Abs. 4 SSV), wobei auch die Vorgeschichte des Projekts eine Rolle spielen kann (zum Ganzen: BGer-Urteil 1C_206/2008 vom 9.10.2008 E. 2.2 mit Hinweisen; vgl. ferner BGE 139 II 145 E. 4.3, 136 II 539 E. 3.2; BGer-Urteil 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 2.3 mit weiteren Hinweisen; Urteil des Verwaltungsgerichts Luzern A 08 241 vom 19.10.2009 E. 3b/bb).

E. 4.1

Die Gemeinden haben die Aufgabe, für die Sicherheit ihrer Einwohnerinnen und Einwohner zu sorgen (§ 11 lit. a der Verfassung des Kantons Luzern [KV; SRL Nr. 1]). Dies beinhaltet auch alle Massnahmen zur Abwicklung und Regelung des Verkehrs auf Strassen und Plätzen. Die Behörde muss sich über die Funktionen im Klaren sein, welche die verschiedenen Ortsteile, Strassen und Plätze zu erfüllen haben. In diesem Sinn ist das kommunale Strassennetz in Kategorien einzuteilen (vgl. § 10 StrG). Für die Beurteilung der Verkehrsberuhigungsmassnahmen ist von einer groben Unterteilung in verkehrs- und siedlungsorientierte Strassen auszugehen. Dabei sind die verschiedenen Interessen abzuwägen und die Nutzungsansprüche an den Strassenraum festzulegen. Vor allem Wohngebiete sind vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu schützen. Verkehrsorientierte Strassen haben primär eine Durchleitungs- und Verbindungsfunktion. Sie sollen insbesondere leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen. Verkehrsorientierte Strassen sind vor allem Hauptstrassen oder vortrittsberechtigten Nebenstrassen. Siedlungsorientierte Strassen haben neben der Erschliessungs- häufig auch eine Aufenthaltsfunktion. Für verkehrsberuhigende Massnahmen in der Form der Zonensignalisation eignen sich vor allem (aber nicht nur) siedlungsorientierte Strassen (vgl. zum Ganzen: Broschüre "Verkehrsberuhigung innerorts" des Bundesamts für Strassen [ASTRA; nachfolgend Broschüre ASTRA], 2006, S. 12).

E. 4.2

Tempo-30-Zonen kennzeichnen Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss und die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h beträgt (Art. 22a SSV). Nach Art. 2a Abs. 5 SSV sind Tempo-30-Zonen im Grundsatz nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig. Ausnahmsweise und bei besonderen örtlichen Gegebenheiten kann aber auch ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden, namentlich in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet (Art. 2a Abs. 6 SSV), d.h. an Orten, an denen das Fussgängeraufkommen am grössten ist. Es ist an Fälle gedacht, in denen eine Hauptstrasse, auf der die Geschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt werden soll, unmittelbar an eine Tempo-30-Zone angrenzt. Hier wäre es unpraktikabel, bei den Übergängen jeweils die Tempo-30-Zone aufzuheben und Tempo 30 anordnen zu müssen und umgekehrt (zum Ganzen: BGE 139 II 145 E. 4.1.2). Somit sind Tempo-30-Zonen unter den Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV auch auf Hauptstrassen und verkehrsorientierten (Durchgangs-)Strassen grundsätzlich zulässig (vgl. BGE 136 II 539 E. 2.2 mit Hinweis; BGer-Urteil 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 4.4.2 und 5.1.1 f. mit Hinweis).

E. 4.3

Bei der Y-strasse handelt es sich um eine Gemeindestrasse 1. Klasse (...). Gemäss Art. 6 Abs. 2 lit. a des Strassenreglements der Gemeinde Z dienen die Gemeindestrassen 1. Klasse vorwiegend dem Verkehr zwischen Gemeinden, der Verbindung von Gemeindeteilen sowie dem Anschluss an die Kantonsstrassen. Sie haben überwiegend Verbindungsfunktion, sind in der Regel verkehrsorientiert und vielfach Achsen des öffentlichen Verkehrs. Bei der Y-strasse handelt es sich somit grundsätzlich um eine verkehrsorientierte Strasse. Im Bereich der geplanten Tempo-30-Zone weist sie jedoch auch diverse siedlungsorientierte Eigenschaften auf. So befinden sich an der Y-strasse in der Nähe des Gebiets X u.a. Detailhandelsgeschäfte, die Post, eine Bank, das Gemeindehaus und am anderen Ende des Projektperimeters das Schulhaus A. Weiter münden diverse Wohnquartier-Strassen in sie ein. Die Y-strasse wird dementsprechend von vielen Verkehrsteilnehmern, namentlich auch Fussgängern oder Radfahrern, die besonders schutzbedürftig sind, genutzt. Sie dient zu einem erheblichen Teil dem Ziel-Quellverkehr, wobei davon ausgegangen werden kann, dass dieser bei Realisierung der von den Beschwerdeführern erwähnten Wohnbauprojekte in der Umgebung in Zukunft noch zusätzlich an Bedeutung gewinnen wird. Schliesslich herrscht auf der Y-strasse auch weitgehend ein Lastwagenfahrverbot (ausgenommen Zubringerdienst ab Knoten W). All dies spricht für den vorliegend interessierenden Abschnitt für einen erheblichen Anteil an siedlungsorientiertem Charakter der Y-strasse. Hinzu kommt, dass der betroffene Abschnitt der Y-strasse auf beiden Seiten von bereits bestehenden Tempo-30-Zonen umschlossen ist, weshalb besondere Gegebenheiten i.S.v. Art. 2a Abs. 6 SSV vorliegen, so dass die Errichtung einer Tempo-30-Zone auf dem besagten Abschnitt der Y-strasse bzw. der Einbezug des Abschnitts in die bestehenden Tempo-30-Zonen unabhängig von der formellen Klassierung als verkehrs- oder siedlungsorientierte Strasse unter den Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 und 4 SSV grundsätzlich in Betracht kommen kann bzw. zulässig sein kann (vgl. BGE 139 II 145 E. 4.1.2).

E. 5.1

Die angefochtene Anordnung der Tempo-30-Zone auf dem Abschnitt der Y-strasse ab X bis Ende Parzellen-Nr. x (Schulhaus A) wird von der Vorinstanz bzw. der Gemeinde Z primär

mit Lärmschutz begründet (Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV). Es gilt im Folgenden zu prüfen, ob das der Verkehrsanordnung zu Grunde liegende Gutachten und die weiteren Erhebungen im Hinblick auf diesen Zweck den unter E. 3.4 hiervor umschriebenen Anforderungen genügen bzw. die Voraussetzungen gemäss Art. 108 SSV für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erfüllt sind, was von den Beschwerdeführern bestritten wird. (Es folgen Ausführungen zum aufgelegten Gutachten und den weiteren im Recht liegenden Berichten.)

E. 5.5

Bei Geschwindigkeitsreduktionen zur Lärmsanierung sind die Konsequenzen der Temporeduktion aus Lärmsicht (akustische Wirkungen, Änderung der Störwirkung auf die Anwohner) für die Massnahme bedeutungsvoll. Die Verkehrsmassnahme setzt voraus, dass nicht alternative Massnahmen zur Lärmbekämpfung (technische Machbarkeit, Kosten und Nutzen) vorzuziehen sind oder entgegenstehende Verkehrsinteressen wie Verkehrssicherheit und -fluss, Ausweichverkehr, Konsequenzen für den öffentlichen Verkehr, etc. der Verkehrsanordnung entgegenstehen (BGer-Urteil 1C_117+118/2017 vom 20.3.2018 E. 5.2).

E. 5.5.1

Im Gutachten Tempo-30-Zone Y-strasse vom 30. September 2016 der B AG, Ingenieure und Planer (nachfolgend Gutachten Tempo-30-Zone) wird im Rahmen der Beurteilung der bestehenden Situation in Bezug auf den Lärm festgehalten, das Lärmsanierungsprojekt habe gezeigt, dass der IGW in der Y-strasse teilweise überschritten sei. Ohne Massnahmen werde die Anzahl der überschrittenen Objekte bis 2034 deutlich zunehmen. Mit der Temporeduktion könne der IGW bei allen Gebäuden bis 2034 eingehalten werden. Bei der Beurteilung der Eignung einer Tempo-30-Zone im 5. Kapitel des Gutachtens wird die Lärminderung im Unterabschnitt "Notwendigkeit" hingegen nicht erwähnt und stattdessen einzig auf das Schutzbedürfnis der verschiedenen Nutzergruppen hingewiesen. Das Gutachten nennt u.a. den technischen Bericht zum Lärmsanierungsprojekt Y-, V- und U-strasse vom 31. Oktober 2014, revidiert am 17. Februar 2017, der C AG, Lärmschutz und Bauakustik (nachfolgend: Bericht C), inkl. Lärmbelastungskataster sowie den Bericht "Sanierung Y-strasse" vom 20. November 2015, revidiert am 14. April 2016, der D AG, Verkehrsingenieure (nachfolgend: Bericht D), inkl. Anhang und Plan als Grundlagen. Laut Bericht C (...) besteht eine Lärmsanierungspflicht, weil auf dem vorliegend interessierenden Abschnitt der Y-strasse die Immissionsgrenzwerte bei mindestens einem Gebäude überschritten seien (...). Gemäss Ziff. 2 in Anhang 3 der LSV gelten als Belastungsgrenzwerte für Strassenverkehrslärm in der Empfindlichkeitsstufe II (u.a. Wohnzonen, vgl. Art. 43 Abs. 1 lit. b LSV) IGW von 60 Lr (Beurteilungspegel, Mittelungspegel) in dB(A) am Tag und 50 Lr in dB(A) in der Nacht und in der Empfindlichkeitsstufe III (u.a. Wohn- und Gewerbezone [Mischzone], vgl. Art. 43 Abs. 1 lit. c LSV) IGW von 65 Lr in dB(A) am Tag und 55 Lr in dB(A) in der Nacht. Aus Anhang 9 des Berichts C ergibt sich, dass im Ist-Zustand 2014 bei den Gebäuden an der Y-strasse Nrn. (...) und (...) der IGW von 60 dB (A) am Tag je um 1 dB(A) überschritten ist. Gleich verhält sich die Situation bei den drei Gebäuden an der T-strasse Nrn. (...), (...) und (...), welche ebenfalls direkt an der Y-strasse gegenüber des Schulhauses A und somit noch im Projektperimeter liegen sowie bei der Parzelle Nr. w, welche ebenfalls an der Y-strasse, vis à vis der Y-strasse Nr. (...), liegt. Bei den Gebäuden am X Nrn. (...) und (...), welche ebenfalls direkt an der Y-strasse liegen, ist der IGW von 65 dB (A) am Tag um 1 dB(A)

beim X Nr. (...) und um 2 dB(A) beim X Nr. (...) und bei Letzterem zusätzlich der IGW von 55 dB(A) in der Nacht um 1 dB(A) überschritten. Vorliegend sind die Immissionsgrenzwerte somit bei sieben Wohngebäuden und einer Wohnbauparzelle überschritten. Aus der Prognose der Lärmbelastungen ergibt sich sodann, dass im Jahre 2034 ohne Lärmschutzmassnahmen bei weiteren sieben Gebäuden und somit insgesamt bei 14 Gebäuden und einer Parzelle an der Y-strasse die Immissionsgrenzwerte um 1-3 dB(A) überschritten wären. Nach dem Gesagten besteht in Bezug auf die Y-strasse aufgrund der Überschreitung der IGW eine Lärmsanierungspflicht nach USG und LSV (vgl. E. 3.2 hiervor). Die Überschreitung der IGW stellt zudem eine übermässige Umweltbelastung i.S.v. Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV dar.

E. 5.5.2

Mit der Geschwindigkeitsherabsetzung auf Tempo 30 muss die übermässige Umweltbelastung vermindert werden können. Die Massnahme Tempo-30-Zone muss somit geeignet sein, das im öffentlichen Interesse angestrebte Ziel zu erreichen, d.h. die übermässigen Lärmimmissionen zu reduzieren. Gemäss Gutachten Tempo-30-Zone könne mit der Temporeduktion der IGW bei allen Gebäuden bis 2034 eingehalten werden. Bei der Beurteilung der Eignung der Tempo-30-Zone wird im Unterabschnitt "Zweckmässigkeit" festgehalten, dass mit der Geschwindigkeitsreduktion die Lärmbelastung reduziert werden könne. Die Beitragswirkung des lärmarmen Belags wird nicht erwähnt. Im Bericht C wird in Bezug auf die Wirksamkeit der Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h auf die Übersichtspläne und Tabellen in Anhang 5 ff. des Berichts verwiesen. Aus der Prognose der Lärmbelastungen ergibt sich für die Grossmehrheit der sich im Projektperimeter befindlichen Gebäude/Objekte an der Y-strasse aufgrund der Lärmschutzmassnahme Tempo 30 eine Reduktion des Immissionswerts um 2 dB(A). Für die übrigen Gebäude/Objekte wird die Reduktion des Immissionswerts auf 1 dB(A) bemessen. Aus den Anhängen 8 und 9 des Berichts ergibt sich im Weiteren, dass mit den Lärmschutzmassnahmen im Prognosezustand 2034 mit Ausnahme von zwei Gebäuden an der Y-strasse (X Nrn. [...] und [...]) bei allen übrigen Gebäuden/Objekten an der Y-strasse der IGW eingehalten werden kann. Mit der Lärmschutzmassnahme Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h können somit im Prognosezustand 2034 zwölf Gebäude und eine Parzelle von einer Immissionsgrenzwertüberschreitung befreit werden. Für die Gebäude X Nrn. (...) und (...), bei welchen die IGW trotz Lärmschutzmassnahmen im Prognosezustand 2034 nicht eingehalten werden können, wurden Sanierungserleichterungen beantragt und bewilligt. Die Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h auf der Y-strasse im Abschnitt zwischen dem X und dem Schulhaus A führt somit grossmehrheitlich zu einer Reduktion des Immissionswerts in diesem Abschnitt um 2 dB(A). Bei einem aktuellen Geschwindigkeitsniveau V85 von 51 km/h kann die gefahrene Geschwindigkeit allein durch die Signalisation von Tempo 30 um ca. 11 - 13 km/h und somit noch nicht genügend gesenkt werden. Die Tempo-30-Zone muss daher mit zusätzlichen baulichen Massnahmen verbunden werden, damit auch tatsächlich mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h im betreffenden Abschnitt gefahren wird (BGer-Urteile 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 4.2.1 f., 1C_206/2008 vom 9.10.2008 E. 2.4.4; Urteil des Verwaltungsgerichts Luzern A 08 241 vom 19.10.2009 E. 5b; vgl. auch BGE 139 II 145 E. 5.9; Fachbroschüre der Beratungsstelle für Unfallverhütung [bfu] zu Tempo-30-Zonen, 2017 [nachfolgend: Fachbroschüre bfu], S. 8). Solche baulichen Massnahmen sind vorliegend vorgesehen (...). Die Massnahme Einführung einer Tempo-30-Zone, verstanden als Kombination von Signalisation und begleitenden baulichen Massnahmen, ist somit

gestützt auf das gesamte gutachterliche Fundament geeignet, die übermässigen Lärmimmissionen zu reduzieren.

E. 5.5.2.1

Hinzu kommt, dass auch noch der Einbau eines lärmarmen Deckbelags auf der Fahrbahn geplant ist. Aus dem technischen Bericht "Y-strasse: Sanierung mit verkehrsberuhigenden Massnahmen" vom 30. September 2016 der B AG, Ingenieure und Planer (nachfolgend: technischer Bericht Tempo-30-Zone), welcher als Beilage des Baugesuchs zur Sanierung der Y-strasse der Baubewilligungsbehörde eingereicht wurde, ergibt sich, dass mit der Sanierung der Y-strasse auch ein lärmarmes Deckbelag ("SDA 8") auf der Fahrbahn eingebaut werden soll. Anders als die Beschwerdeführer geltend machen, ergibt sich aus dem Umstand, dass auf der Y-strasse ein lärmarmes Belag eingebaut werden soll, nicht, dass in diesem Fall die Bewilligung von Sanierungserleichterungen der Dienststelle Umwelt und Energie des Kantons Luzern (uwe) keinen Sinn gemacht hätte. Im Verfahren der Dienststelle uwe bildeten Sanierungserleichterungen Gegenstand, welche insbesondere (mit Ausnahme der Liegenschaften X Nrn. [...] und [...]) auf der V- und U-strasse greifen. Im Vergleich zu Standardbelägen lassen sich mit semidichten Asphalt-Belägen (SDA) sowohl im Neuzustand wie auch nach mehreren Jahren wesentliche Lärmreduktionen erzielen. Das Reduktionspotential eines SDA 8-Deckbelags beträgt auf Dauer 1 dB (Cercle Bruit, Vereinigung kantonaler Lärmschutzfachleute, Faktenblatt: Lärmarme Strassenbeläge, Februar 2018, S. 1). Eine Temporeduktion von 50 auf 30 km/h bringt auf jeden Fall eine Reduzierung des Lärms mit sich. Dieser Effekt kann durch lärmarme Beläge noch verstärkt werden. So folgt aus den Ergebnissen der Studie der Grolimund + Partner AG aus dem Jahre 2015, dass die akustischen Wirkungen der beiden Massnahmen "Tempo 30" und "Lärmarme Beläge" addiert werden können (vgl.

<http://www.laerm.ch/de/laerm-und-ruhe/leiser-mobil-sein/tempo-30/tempo-30.html>; vgl. auch Grolimund + Partner AG, Umwelttechnik + Bauphysik + Informatik, Aarau, Potential von Temporeduktionen innerorts als Lärmschutzmassnahme, Studie, Januar 2015, S. 18 f.). Den Beschwerdeführern ist beizupflichten, dass sowohl im ursprünglichen als auch im revidierten Bericht C, welcher sich nicht nur auf die Y-, sondern auch auf die V- und U-strasse bezieht, festgehalten wird, dass in absehbarer Zeit nicht mit neuen Deckbelägen gerechnet werden könne. Das hat jedoch keinen Einfluss auf die Aussagekraft des Berichts, ergibt sich aus diesem doch, dass die Einführung der Tempo-30-Zone (inkl. Strassenumgestaltung) für sich allein bereits geeignet ist, um die übermässige Lärmbelastung i.S.v. Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV zu vermindern (vgl. dazu auch die vorstehenden Ausführungen).

E. 5.5.2.2

Die Beschwerdeführer bringen gegen die Geeignetheit der Massnahme Tempo-30-Zone zur Lärminderung verschiedene Einwände vor. Vorab wenden sie ein, die Tatsache, dass die IGW jeweils auffällig punktgenau eingehalten würden, mache offensichtlich, dass insbesondere der Bericht C kaum objektiv, sondern ziel- und resultatorientiert verfasst sei. Dafür, dass die Gutachten lediglich die Absicht der Gemeinde bestätigen sollten, spreche auch, dass es gemäss Bericht C unter Berücksichtigung der Lärmschutzmassnahmen, insbesondere des geplanten Horizontalversatzes, bei der Liegenschaft der Beschwerdeführer im Jahre 2034 nachts zu einer Lärmerhöhung von 1 dB(A) gegenüber dem Jahr 2014 kommen solle, tagsüber jedoch keinerlei Lärmerhöhung erfolgen solle. Es sei davon auszugehen, dass weder die Verschiebung der Strassenachse durch den

Horizontalversatz noch der dadurch verursachte, vermehrte stop&go-Verkehr bei den Lärmberechnungen berücksichtigt worden sei. Aus dem revidierten Bericht C ergibt sich ausdrücklich, dass die durch den Horizontalversatz auf Höhe der Liegenschaft der Beschwerdeführer verursachte Verengung des Strassenquerschnitts und geringfügige Verschiebung der Strassenachse nach Süden bei der Modellierung und Berechnung des Zustands 2034 (mit Massnahmen) berücksichtigt worden sei. Der Horizontalversatz hat gemäss Anhang 9 des Berichts zur Folge, dass die Lärmbelastungswerte mit Lärmschutzmassnahmen im Prognosezustand 2034 am Tag unverändert bei 60 dB(A) liegen und in der Nacht um 1 dB(A) von 47 dB(A) auf 48 dB(A) ansteigen. Das ist verkehrstechnisch unter den verwendeten Parameter verständlich und wird im Übrigen von der Gemeinde Z in ihrer Untervernehmlassung nachvollziehbar damit erklärt, dass infolge des Horizontalversatzes mit einem um 0,5 dB(A) höheren Pegel gerechnet werden müsse, was nicht wahrnehmbar sei und aufgrund der ursprünglichen Werte und der Rundungen die soeben erwähnten neuen Endwerte ergebe (Tag: ursprünglicher Wert: 59,7, revidierter Wert: 60,2 → 60; Nacht: ursprünglicher Wert: 47,3, revidierter Wert: 47,8 → 50 [recte: 48]). Diese Berechnung ergibt sich so detailliert zwar nicht aus dem Bericht C, diesem sind aber die errechneten und gerundeten Endwerte 60 dB(A) am Tag und 48 dB(A) in der Nacht zu entnehmen. Der Bericht C erweist sich somit, insbesondere zusammen mit der Erklärung der Gemeinde Z, in diesem Punkt durchaus als schlüssig und nachvollziehbar. Ob im Gutachten durch den Horizontalversatz verursachte stop&go-Verkehr-Effekte bzw. deren Auswirkungen auf die Lärmbelastung berücksichtigt wurden, kann im Übrigen offen bleiben. Selbst wenn aufgrund des Horizontalversatzes mit zusätzlichen Lärmimmissionen durch vermehrten stop&go-Verkehr zu rechnen wäre und diese im Gutachten nicht berücksichtigt worden wären, so würde dies dennoch nichts am Ergebnis ändern, wie die nachstehenden Ausführungen zeigen.

E. 5.5.2.3

Die Beschwerdeführer machen weiter geltend, im Bericht C werde bei den Berechnungen der Lärmentwicklung allgemein (sowohl für den Zustand 2014 als auch für den Prognosezustand 2034) von zu tiefen Verkehrszahlen ausgegangen. (...) Die Frage der Verkehrsentwicklung muss Gegenstand des Gutachtens im Sinn von Art. 108 Abs. 4 SSV i.V.m. Art. 32 Abs. 3 SVG bilden. Vorliegend stützte sich die Dienststelle vif auf das Gutachten Tempo-30-Zone und den Bericht C. Die Vorschriften von Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 SSV sollen sicherstellen, dass die Geschwindigkeitsbeschränkungen in der ganzen Schweiz nach einheitlichen Kriterien erlassen werden. Allerdings bedeuten die Regeln von Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 SSV nicht eine Zuständigkeitsverlagerung in dem Sinn, dass die kantonrechtlich zuständige Fachbehörde nicht selbst kompetent wäre, die strassenverkehrsrechtliche Erforderlichkeit einer Geschwindigkeitsänderung grundsätzlich zu beurteilen. Die für Verkehrsanordnungen zuständige und entsprechend mit verkehrstechnisch versierten Fachleuten bestellte Behörde ist deshalb nicht einmal gehalten, in jedem Fall, wenn ein Gesuch um Erlass einer Geschwindigkeitsbeschränkung vorliegt, ein Gutachten einzuholen (Urteil des Kantonsgerichts Luzern 7H 17 308 vom 15.6.2018 E. 4.2, a.z.F.). Die mit der Durchführung des Strassenverkehrsrechts betrauten Behörden sind aufgrund ihrer Spezialisierung und einschlägigen Qualifikation grundsätzlich in der Lage, zu beurteilen, ob die Geschwindigkeit zu beschränken sei und das Gutachten die Verkehrsmassnahme zu begründen vermag. Indem die Dienststelle vif im vorliegenden Fall die Verkehrsentwicklung laut Bericht C als genügend begründet erachtete, machte die

zuständige Fachbehörde von ihren verkehrstechnischen Erfahrungen Gebrauch und übe das ihr zukommende Ermessen aus. Das Gericht wahrt diesen administrativen Ermessensspielraum und stellt nicht einfach sein Ermessen anstelle desjenigen der Vorinstanz (vgl. vorne E. 1.4). Was die Verkehrsentwicklung betrifft, ist die Plausibilität der Berechnungen der von den Beschwerdeführern beauftragten E AG, welche als Grundlage für den Ist-Zustand einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 4'400 annimmt (obwohl Zählungen aus dem Jahre 2013 für gewisse Abschnitte der Y-strasse deutlich tiefere Zahlen ergaben) und so für das Jahr 2034 auf einen DTV von 5'940 kommt, nicht stärker untermauert, als die von der Dienststelle vif als realistisch eingestufte Prognose im Bericht C. Praxisgemäss schützt das Gericht als tatsachenfernere Behörde bei solcher Beweislage die Annahmen der Fachbehörde. Im Übrigen kann vorliegend die Frage nach der besser begründeten Verkehrsentwicklung offen bleiben, denn selbst wenn die im Bericht C eingesetzten Prognose-Verkehrszahlen 2034 zu niedrig wären, und aufgrund dessen die IGW trotz Einführung der Geschwindigkeitsreduktion nicht überall an der Y-strasse bzw. insbesondere bei der Liegenschaft der Beschwerdeführer nicht eingehalten werden könnten, so wäre die Einführung der Tempo-30-Zone dennoch eine geeignete Massnahme, sind die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nach Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV doch bereits dann erfüllt, wenn die Geschwindigkeitsbegrenzung eine (gewisse) Reduktion des Beurteilungspegels und damit der Umweltbelastung bewirken kann (BGer-Urteile 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 4.3.1 f., 1C_589/2014 vom 3.2.2016 E. 6.3 f.), was vorliegend nachweislich der Fall ist (vgl. dazu die vorstehenden Ausführungen).

E. 5.5.2.4

Weiter beanstanden die Beschwerdeführer den auf Höhe ihrer Liegenschaft beim Schulhaus-Fussgängerstreifen geplanten Horizontalversatz, welcher zu einer Verengung der Fahrbahn und einer Verschiebung der Strassenachse in Richtung ihrer Liegenschaft führt. Dieser habe insbesondere bzgl. Lärm negative Auswirkungen für sie, führe die Verschiebung der Strassenachse doch zu einer Erhöhung des Lärmpegels um rund 0,6 dB und habe auch der durch die Fahrbahnverengung bedingte vermehrte stop&go-Verkehr einen zusätzlichen Anstieg der Lärmbelastung zur Folge, so dass der IGW auf ihrem Grundstück überschritten werde. Soweit sich die Beschwerdeführer gegen den Horizontalversatz als konkret geplante, einzelne bauliche Massnahme im Zusammenhang mit der Umsetzung der Tempo-30-Zone auf der Y-strasse wehren, verkennen sie den Gegenstand des vorliegenden Verfahrens und kann auf die Beschwerdegründe nicht eingetreten werden. Angefochten und Gegenstand des Beschwerdeverfahrens bildet allein die Verkehrsanordnung Tempo-30-Zone als solche (vgl. dazu und zum Folgenden auch Urteil des Verwaltungsgerichts Luzern A 08 241 vom 19.10.2009 E. 1b). Bei der Errichtung einer Tempo-30-Zone ist der neu entstehende Gesamteindruck entscheidend. Es muss für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ein verdichtetes Bild geschaffen werden, um eine langsamere Fahrweise herbeizuführen. Bei der Frage der Zulässigkeit der Tempo-30-Zone spielt das Gesamtkonzept der Strassenumgestaltung eine Rolle, nicht die individuelle einzelne bauliche Massnahme. Nur wenn die Gesamtgestaltung der Strasse, die den Autolenker dazu veranlassen soll, langsam zu fahren, nicht zulässig oder baulich nicht umsetzbar wäre, hätte dies einen Einfluss auf die Frage der Zulässigkeit der Verkehrsanordnung. Dafür finden sich im vorliegenden Verfahren aber keine Hinweise und auch von den Beschwerdeführern wird nichts dergleichen vorgebracht. Die konkrete Ausgestaltung des Horizontalversatzes auf Höhe der Liegenschaft der Beschwerdeführer

wie auch seine Auswirkungen bzgl. Lärm beschlagen nicht die bei der Prüfung der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 und Abs. 4 SSV relevanten Aspekte der generell-konkreten Massnahme. Die Zulässigkeit dieser konkreten baulichen Massnahme ist vielmehr im baurechtlichen Verfahren (7H 17 200) zu prüfen, welches an das rechtskräftig abgeschlossene Verfahren betreffend Zulässigkeit der Verkehrsanordnung Tempo-30-Zone anschliesst. Sollte durch den Horizontalversatz für die Beschwerdeführer ein ungerechtfertigter übermässiger Lärm entstehen, würden sich gegebenenfalls öffentlich-rechtliche und privatrechtliche Fragen stellen, die jedoch vorliegend nicht Verfahrensgegenstand bilden. Im Übrigen kann auch an dieser Stelle auf die Ausführungen unter E. 5.5.2.3 hiervor verwiesen werden. Eine gewisse Reduktion des Beurteilungspegels genügt, um die Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 mit Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV zu begründen. Die Einführung der Tempo-30-Zone führt zu einer allgemeinen Verbesserung der Lärmsituation auf dem betroffenen Abschnitt der Y-strasse. Selbst wenn die Verbesserung für die Beschwerdeführer wegen des Horizontalversatzes geringer als für andere Anwohner der Y-strasse ausfallen sollte, so ist immer noch – insbesondere auch unter Berücksichtigung des Einbaus eines lärmarmen Deckbelags – von einer verbesserten Lärmsituation für die Beschwerdeführer im Vergleich zum Zustand ohne Lärmschutzmassnahmen auszugehen (vgl. auch die Ausführungen unter E. 5.5.4.3 nachfolgend). (...)

E. 5.5.3

Die Massnahme muss sodann nötig bzw. erforderlich sein. Es dürfen keine gleich geeigneten, aber mildereren Massnahmen zur Verfügung stehen.

E. 5.5.3.1

Im Gutachten Tempo-30-Zone werden keine Alternativen zu Tempo 30 gewürdigt. Insbesondere die Belagssanierung findet keine Erwähnung, obwohl diese im gleichzeitig von der B AG erstellten technischen Bericht Tempo-30-Zone vorgesehen wird. Dem Gutachten Tempo-30-Zone lässt sich nicht entnehmen, weshalb die Einführung der Tempo-30-Zone die geeignetste bzw. mildeste Massnahme ist, um das Ziel Lärmsanierung zu erreichen. Im Bericht C werden unter dem Titel "Lärm- und Schallschutzmassnahmen" als "Massnahmen an der Quelle" die Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 sowie lärmarme Beläge genannt. Bezüglich der lärmarmen Beläge wird festgehalten, dass aufgrund der zu erwartenden Restlebensdauer in absehbarer Zeit nicht mit neuen Deckbelägen gerechnet werden könne. Lärmschutzwände als "Massnahmen im Ausbreitungsbereich" werden im Bericht nicht vorgeschlagen, da diese teilweise aus technischen oder betrieblichen Gründen nicht realisierbar seien und/oder ein ungünstiges Kosten-/Nutzenverhältnis aufweisen würden. Zudem stünden der Realisierung möglicherweise auch Interessen des Ortsbildschutzes entgegen. Da bei keinem Gebäude im Untersuchungsperimeter der Alarmwert überschritten sei, bestehe schliesslich auch bei keinem Gebäude eine Pflicht zum Einbau von Schallschutzfenstern.

E. 5.5.3.2

Das Spektrum der Massnahmen an der Quelle wird im Bericht C nicht vollständig ausgelotet. Bei der Abwägung, ob Tempo 30 oder eine Belagssanierung zu bevorzugen ist, findet sodann lediglich eine beschränkte Kosten-Nutzen-Betrachtung statt. Angesichts der verminderten Nutzungsdauer von lärmarmen Belägen genügen aber solche vorläufigen Überlegungen zur wirtschaftlichen Tragbarkeit und Verhältnismässigkeit (vgl. dazu und

zum Folgenden: BGer-Urteil 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 4.3.3 ff.). Lärmarme Beläge zeitigen zwar anfänglich eine sehr hohe Wirkung. Der lärmindernde Effekt eines solchen Spezialbelags nimmt mit zunehmendem Alter aber ab. Mit einem lärmarmen Belag erreicht man somit keine nachhaltige bzw. konstant gleich hoch bleibende Lärmreduktion. Er hat nicht die gleiche Langzeitwirkung wie die Einführung einer Tempo-30-Zone. Zwar muss die Einführung der Tempo-30-Zone vorliegend mit baulichen Massnahmen bzw. der Umgestaltung der Strasse verbunden werden, was zusätzliche Kosten verursacht. Will man aber auf Dauer eine konstante Lärmreduktion erzielen, so bildet der lärmarme Belag nach dem Gesagten für sich allein keine günstigere Alternative zur Tempo-30-Zone, die gleich lange hält. Vorliegend ist die Tempo-30-Zone somit die geeignetere Massnahme, um eine nachhaltige Lärmreduktion zu erzielen, weshalb nicht zu beanstanden ist, dass diese im Vergleich zum lärmarmen Belag als primäre Massnahme zur Lärmsanierung gewählt wurde. Wie unter dem Aspekt der Geeignetheit festgestellt und erwogen (vgl. vorne E. 5.5.2.1) wird der Einbau eines lärmarmen Belags nun aber noch als zusätzliche Massnahme zur Lärmsanierung (neben der Einführung der Tempo-30-Zone als primäre Massnahme) geplant. Unter dem Gesichtswinkel der Lärmsanierung ist das zu begrüssen, hat der Belag doch auch – wenn auch nicht die gleich hohe Wirkung wie unmittelbar nach seinem Einbau – eine Langzeitwirkung und bietet sich der Einbau eines solchen in Zusammenhang mit der Strassenumgestaltung an. Andere, zum Zweck der Lärminderung auf die Dauer gleich geeignete, aber mildere Massnahmen als die Einführung der Tempo-30-Zone sind sodann nicht ersichtlich, weshalb sich auch der Bericht C nicht mit weiteren solchen auseinandersetzen musste. Die Beschränkung der Massnahme Tempo-30-Zone auf die Hauptverkehrszeiten stellt keine Variante zur permanenten Tempo-30-Zone dar. Es wäre verwirrend, wenn auf einem von Tempo-30-Zonen umschlossenen Strassenabschnitt grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gälte, diese aber für gewisse Stunden am Morgen, Mittag und Nachmittag durch Tempo 30 ersetzt würde. Damit würde auch ein Gefahrenherd geschaffen werden, denn eine solche Wechselsignalisation nur für geringe Zeitspannen wäre dem bei Motorfahrzeugführern mit zunehmender Dauer und Bekanntheit der Massnahme einsetzenden Gewöhnungseffekt an tiefe Geschwindigkeiten abträglich (vgl. BGer-Urteil 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 4.4.3). Eine Beschränkung auf die Hauptverkehrszeiten wäre im Übrigen vorliegend nicht umsetzbar. Denn aufgrund der mit der Einführung der Tempo-30-Zone verbundenen baulichen Massnahmen könnte auf dem besagten Abschnitt der Y-strasse nicht mehr sicher mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h gefahren werden. Ein Teil-Fahrverbot würde schliesslich einen höheren Eingriff in die privaten Interessen darstellen. Ein solches stellt somit keine mildere Massnahme zur Erreichung des Zwecks der Lärmreduktion im Vergleich zur Einführung der Tempo-30-Zone dar.

E. 5.5.3.3

Nach diesen Feststellungen und Erwägungen sind geeignetere bzw. mildere Massnahmen zur Lärmbekämpfung mit vergleichbarer Wirkung nicht ersichtlich. Entgegen der Einwände der Beschwerdeführer handelt es sich somit bei der Einführung der Tempo-30-Zone um die für die Lärmsanierung der Y-strasse am wenigsten eingreifende Massnahme. Soweit die Beschwerdeführer in diesem Zusammenhang Ausführungen zum geplanten Horizontalversatz bzw. dessen konkreter Ausgestaltung machen, sind sie damit im vorliegenden Verfahren nicht zu hören (vgl. vorne E. 5.5.2.4).

E. 5.5.4

Schliesslich verlangen die Art. 108 Abs. 2 lit. d und Abs. 4 SSV, dass die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit verhältnismässig ist. Wie bereits erwähnt wird für diese Prüfung eine gesamthafte Interessenabwägung verlangt, unter Einbezug aller relevanten Umstände des Einzelfalls. Dazu gehören alle zu erwartenden positiven und negativen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung in allen Bereichen, wie Lärm, Luft, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss usw. (vgl. E. 3.3 hiervor). Es geht um die Verhältnismässigkeit von Eingriffszweck und Eingriffswirkung. Unter diesem Aspekt sind die mit der Massnahme verfolgten öffentlichen Interessen und die betroffenen privaten Interessen gegeneinander abzuwägen. Die Massnahme erweist sich nur dann als gerechtfertigt, wenn sie ein vernünftiges Verhältnis zwischen dem angestrebten Ziel und dem Eingriff, den sie für den betroffenen Privaten bewirkt, wahrt (vgl. dazu Urteil des Verwaltungsgerichts Luzern A 08 176 vom 7.12.2009 E. 5a).

E. 5.5.4.1

Dem Gutachten Tempo-30-Zone ist im Unterabschnitt "Verhältnismässigkeit" zu entnehmen, dass mit der Geschwindigkeitsreduktion die Lärmimmissionen reduziert werden könnten, und somit die Wohn- und Aufenthaltsqualität gesteigert werden könne. Gleichzeitig könne auf das besondere Schutzbedürfnis gewisser Nutzer eingegangen werden. Auswirkungen auf das Gemeindestrassennetz seien nur minimal zu erwarten.

E. 5.5.4.2

Die Konsequenzen der Temporeduktion aus Lärmsicht sind bekannt. Mit der Lärmschutzmassnahme Tempo-30-Zone kann für die Grossmehrheit der sich im Projektperimeter befindlichen Gebäude/Objekte an der Y-strasse eine Reduktion des Immissionswerts um 2 dB(A) erreicht werden. Dabei handelt es sich um eine relevante Grösse. Die Lärmschutzmassnahme führt im Übrigen gemäss Bericht C dazu, dass im Prognosezustand 2034 zwölf Gebäude und eine Parzelle von einer Immissionsgrenzwertüberschreitung befreit werden (vgl. zum Ganzen E. 5.5.2 hiervor). Hinzu kommt der Einbau eines lärmarmen Deckbelags, was langfristig zu einer zusätzlichen Lärminderung von ungefähr 1 dB führen wird. Die Einführung der Tempo-30-Zone hat sodann keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Schutz von Strassenbenützern mit besonderen Schutzbedürfnissen zur Folge. Im Gegenteil, es ist allgemein bekannt, dass der Anhalteweg eines Fahrzeugs bei Tempo 30 fast um die Hälfte kürzer ist als bei Tempo 50, so dass die mögliche Anzahl von Unfällen abnimmt. Zudem sind die Überlebenschancen bei einer Kollision mit Tempo 30 für Fussgänger deutlich höher als mit Tempo 50 (Urteil des Verwaltungsgerichts Luzern A 08 241 vom 19.10.2009 E. 4b/bb; vgl. auch BGE 139 II 145 E. 5.7; Broschüre ASTRA, S. 14; Fachbroschüre bfu, S. 3 u. 7). Ein Gutachten hat dem Ausnahmecharakter der Einführung einer Tempo-30-Zone auf einer verkehrsorientierten Strasse insoweit angemessen Rechnung zu tragen, als dieses zu den Auswirkungen betreffend Ausweichverkehr Stellung nimmt (vgl. BGer-Urteil 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 4.4.2). Vorliegend wird im Gutachten Tempo-30-Zone lediglich festgehalten, dass durch die Einführung der Tempo-30-Zone nur minimale Auswirkungen auf das Gemeindestrassennetz zu erwarten seien. Diese Ausführungen fallen zwar knapp aus, genügen aber vorliegend zur Beurteilung der Verhältnismässigkeit der Massnahme. Sollte eine Verkehrsverlagerung eintreten, wären nicht die umliegenden Quartiere, sondern die Kantonsstrassen (...) und (...) und somit ebenfalls verkehrsorientierte Strassen betroffen, was von der Gemeinde Z als Nebeneffekt der Einführung der Tempo-30-Zone auf der Y-strasse gerade gewünscht wäre. Die

Beschwerdeführer führen sodann selbst aus, die Y-strasse bleibe auch mit Einführung der Tempo-30-Zone die kürzeste und schnellste Verbindung zwischen dem Ortskern und dem Autobahnanschluss. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass vorliegend durch die Einführung der Tempo-30-Zone nicht mit grossen Zeitverlusten zu rechnen ist und eine allfällige Verkehrsverlagerung auf die Kantonsstrassen keine negative Auswirkung darstellen würde. Schliesslich kann ganz allgemein und losgelöst von den mit der Einführung der Tempo-30-Zone verbundenen baulichen Massnahmen gesagt werden, dass eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 auch zu einem verbesserten Verkehrsfluss beitragen kann bzw. diesen nicht zwingend verschlechtert. Der Einführung der Tempo-30-Zone entgegenstehende Verkehrsinteressen sind somit nicht ersichtlich.

E. 5.5.4.3

Die Einführung der Tempo-30-Zone muss vorliegend mit baulichen Massnahmen auf der Y-strasse verbunden werden, da die Signalisation allein aufgrund des aktuell gefahrenen Geschwindigkeitsniveaus V85 nicht ausreichen würde, um eine tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit von 30 km/h herbeizuführen. Auch wenn durch die baulichen Massnahmen für gewisse Anwohner der Y-strasse – nämlich diejenigen, welche in unmittelbarer Nähe solcher baulichen Massnahmen, welche zusätzliche Lärmemissionen verursachen, wohnen – eine weniger grosse Verbesserung der Lärmsituation eintritt, so ist doch auch für diese immer noch mit einer Verbesserung zu rechnen, verglichen zur Situation, wenn die vorliegend geplanten Lärmschutzmassnahmen nicht eingeführt würden. Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass vorliegend auch noch der Einbau eines lärmarmen Deckbelags geplant ist. Im Übrigen sei darauf hingewiesen, dass sogar eine punktuelle bzw. einzelne Verschlechterung der Lärmsituation im Vergleich zum früheren Zustand nicht automatisch bedeuten würde, dass die Massnahme an sich, d.h. die Temp-30-Zone als Ganze, welche für den überwiegenden Teil der Anwohner eine Verbesserung der Lärmsituation bewirken würde, ungerechtfertigt wäre. Sollte durch den Horizontalversatz für die Beschwerdeführer ein Eingriff in ihre privaten (Eigentums-)Rechte oder eine Sanierungspflicht der Gemeinde entstehen, würden sich gegebenenfalls entsprechende Rechtsfragen stellen (vgl. E. 5.5.2.4 hiervor). Schliesslich wiegen die übrigen Nachteile, die mit den – mit der Verkehrsanordnung verknüpften – baulichen Massnahmen für einzelne Anwohner verbunden sein können, wie beispielsweise die von den Beschwerdeführern geltend gemachte Verschlechterung des Verkehrsflusses beim geplanten Horizontalversatz auf Höhe ihrer Liegenschaft, nicht derart schwer, als dass sie die mit der Einführung der Tempo-30-Zone erzielten Vorteile, namentlich im Umweltschutz, als nicht gerechtfertigt erscheinen lassen könnten.

E. 5.5.4.4

Die Einführung der Tempo-30-Zone erweist sich somit unter Einbezug aller relevanten Umstände des vorliegenden Einzelfalls als verhältnismässig im engeren Sinn. (...)

E. 5.6

Auch wenn das Gutachten Tempo-30-Zone einige inhaltliche Mängel aufweist und auch der Bericht C in gewissen Punkten zu Kritik Anlass gibt, so enthält das Gutachten doch zusammen mit den weiteren Erhebungen der Gemeinde Z, insbesondere dem Bericht C, alle für die Ermittlung des Lärmsanierungsbedarfs notwendigen Informationen und belegt zusammen mit den weiteren Erhebungen schlüssig und nachvollziehbar, dass vorliegend mit der Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 bzw. der

Einführung einer Tempo-30-Zone eine im Sinn der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Lärmbelastung vermindert werden kann (Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV). Mit dem Gutachten Tempo-30-Zone und den weiteren Berichten können die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 lit. d und Art. 108 Abs. 4 SSV abschliessend geprüft werden. Die Vorinstanz hat den Sachverhalt somit genügend abgeklärt und gelangte ohne Bundesrechtsverletzung zum Ergebnis, dass die Massnahme Tempo-30-Zone im Hinblick auf den Zweck der Verminderung der übermässigen Lärmbelastung nötig, zweck- und verhältnismässig ist (Art. 108 Abs. 4 SSV). Auf weitere Beweismassnahmen – insbesondere den von den Beschwerdeführern beantragten Augenschein, die Parteibefragung sowie die Einholung einer Beweisauskunft und eines neuen Gutachtens – kann verzichtet werden (antizipierte Beweiswürdigung; BGE 136 I 229 E. 5.3). (...)

E. 7

Nach dem Gesagten sind die Voraussetzungen nach Art. 108 Abs. 2 lit. d und Abs. 4 SSV zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 somit erfüllt, weshalb die Tempo-30-Zone durch die Vorinstanz rechtmässig angeordnet wurde. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen die Verkehrsanordnung der Dienststelle vif betreffend die Einführung der Tempo-30-Zone auf der Y-strasse im Abschnitt zwischen dem X und dem Schulhaus A ist daher abzuweisen.

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