

LU_GERICHTE 7H 22 308 vom 10. März 2025

LU Gerichte, 2025-03-10, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/lu_gerichte_7H_22_308

FR: LU_GERICHTE 7H 22 308 du 10 mars 2025

IT: LU_GERICHTE 7H 22 308 del 10 marzo 2025

Regeste

Massgebliche rechtliche Verhältnisse für die Beurteilung der Streitsache (E. 4.4). Differenzierte prozessuale Behandlung von Verkehrsanordnungen mit Bezug auf Eröffnung und Gehörsanspruch (E. 6.4 f.). Einbezug in bestehende Tempo-30-Zonen (E. 8.1). Grundsätzliches zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit (E. 8). Konkret: Anordnung von Tempo 30 gestützt auf Geschwindigkeitsgutachten und zwei Lärmschutzberichte aus Verkehrssicherheitsgründen und zum Schutz besonders schutzbedürftiger Personengruppen (E. 9.3-9.8.1) sowie zur Reduktion der übermässigen Lärmbelastung (E. 10) notwendig und verhältnismässig (zusammenfassend: E. 12.1). Keine Anhaltspunkte für deutliche Reisezeitverluste, Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes oder Ausweichverkehr auf angrenzende Strassen (E. 11). | Art. 3 Abs. 4, Art. 32 Abs. 3, Art. 57 Abs. 2 SVG; Art. 1 Abs. 9, Art. 2a Abs. 6, Art. 22a, Art. 107 Abs. 5, Art. 108 Abs. 1, Art. 108 Abs. 2, Art. 108 Abs. 4, Art. 108 Abs. 5 lit. d und e SSV; Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV; Art. 11, Art. 15, Art. 16, Art. 19 USG; Art. 8 LSV; § 6 Abs. 1 StrG. | Verkehrsanordnung

Erwägungen

E. 1

Auf der Baselstrasse (Kantonsstrasse K13) werden folgende Verkehrsanordnungen verfügt: Höchstgeschwindigkeit 30 km/h in beide Richtungen zwischen Haus Nr. 22 (Grundstück 815) und Haus Nr. 77 (Grundstück Nr. 984). Die Signalisation erfolgt mit den Signalen 2.59.1 und 2.59.2 (Tempo-30-Zone und Ende Tempo-30-Zone). Halteverbot in Fahrtrichtung Reussbühl ab Haus Nr. 26 (Grundstück Nr. 823) bis Haus Nr. 80 (Grundstück Nr. 2288). In Fahrtrichtung Kasernenplatz ab Grundstück Nr. 1004 bis Haus Nr. 43 (Grundstück Nr. 1014). Die Signalisation erfolgt mit dem Signal 2.49 (Halten verboten).

E. 1.1

Angefochten ist die Verfügung der Dienststelle vif vom 22. November 2022, mit welcher auf der Baselstrasse die im Sachverhalt zitierte Verkehrsanordnung erlassen wurde. Dagegen reichten die Beschwerdeführer 1 und 2 separat Verwaltungsgerichtsbeschwerde ein.

E. 1.2

Die Behörde kann im Interesse einer zweckmässigen Erledigung die Verfahren vereinigen, wenn getrennt eingereichte Gesuche, Rechtsmittel oder Klagen den gleichen Gegenstand betreffen (§ 42 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege [VRG; SRL Nr. 40]). Eine Verfahrensvereinigung kann insbesondere geboten sein, wenn die Beurteilung von Begehren mehrerer Gesuchsteller im Rahmen einer einzigen Anordnung prozessökonomisch sinnvoll erscheint, da gleiche oder ähnliche Begehren gestellt worden

sind, die dieselben tatsächlichen Umstände, Rechtsfragen und dasselbe Beschwerdeobjekt betreffen. Nicht geeignet ist eine Verfahrensvereinigung, wenn sie nicht der Verfahrensvereinfachung dient (Bertschi/Plüss, in: Komm. zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich [Hrsg. Griffel], 3. Aufl. 2014, Vorbemerkungen zu §§ 4-31 N 59 f.).

E. 1.3

Beide Verwaltungsgerichtsbeschwerden richten sich ausschliesslich gegen die publizierte Verkehrsordnung auf der Baselstrasse und betreffen damit einen identischen Sachverhalt, sie haben weitgehend den gleichen Wortlaut, stimmen in ihrer Argumentation und Begründung gegen die angefochtene Verfügung im Wesentlichen überein und beschlagen insofern die gleichen Rechtsfragen. Eine Vereinigung der Verfahren 7H 22 308 und 7H 22 321 erweist sich in Anbetracht dieser Ausgangslage als sachgerecht und prozessökonomisch (vgl. BGer-Urteile 2C_972/2015 vom 30.3.2016 E. 1.2, 9C_119/2015 vom 13.11.2015 E. 1; Urteil des Kantonsgerichts Luzern 7H 20 62/7H 20 63 vom 4.5.2021 E. 1).

E. 2

Das Kantonsgericht prüft von Amtes wegen, ob die Voraussetzungen für einen Sachentscheid erfüllt sind (§ 107 Abs. 1 VRG). Ein Sachentscheid setzt insbesondere die Zuständigkeit der angerufenen Behörde (§ 107 Abs. 2 lit. a VRG; vgl. im Folgenden) sowie die Befugnis zur Rechtsvorkehr (§ 107 Abs. 2 lit. d VRG; nachstehende E. 3) voraus. Gegen letztinstanzliche kantonale Entscheide, die Verkehrsordnungen betreffen, steht auf Bundesebene die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten beim Bundesgericht offen (vgl. Art. 3 Abs. 3 und 4 des Strassenverkehrsgesetzes [SVG; SR 741.01] 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). Dies ergibt sich im Übrigen auch aus § 26a Abs. 1 der Verordnung zum Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes (Strassenverkehrsverordnung; SRL Nr. 777), gemäss welchem Verkehrsordnungen und Einspracheentscheide beim Kantonsgericht angefochten werden können (vgl. LGVE 2019 IV Nr. 5 E. 1.2). Das Kantonsgericht ist demnach für die Beurteilung der vorliegenden Verwaltungsgerichtsbeschwerden gegen die Verkehrsordnung der Dienststelle vif vom 22. November 2022 zuständig.

E. 3.1

Nach Art. 82 Abs. 1 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV; SR 101) erlässt der Bund Vorschriften über den Strassenverkehr. Von dieser Kompetenz hat er mit Erlass des SVG Gebrauch gemacht. Dieses behält in Art. 3 Abs. 1 die Strassenhoheit der Kantone ausdrücklich vor und räumt in den folgenden Absätzen den Kantonen Kompetenzen ein für örtlich und/oder zeitlich beschränkte Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen, sonstige Verkehrsregelungen sowie für "andere Beschränkungen und Anordnungen", insbesondere zum Schutz von Anwohnern und sonstigen Betroffenen. Letztere stellen sogenannte "funktionelle Verkehrsordnungen" dar (vgl. BGer-Urteil 1C_206/2008 vom 9.10.2008 E. 2.1 mit Hinweisen; Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechtes, Bd. I, 2. Aufl. 2002, N 37 ff.). Ihre Zulässigkeit wird durch Art. 3 Abs. 4 SVG an besondere sachliche Voraussetzungen geknüpft

(nachstehende E. 8.2).

E. 3.2

Mit der Verfügung der Dienststelle vif vom 22. November 2022 soll die Geschwindigkeit auf der Baselstrasse (Kantonsstrasse K13) zwischen Haus Nr. 22 (Grundstück Nr. 815) und Haus Nr. 77 (Grundstück Nr. 984) in der Stadt Luzern auf maximal 30 km/h begrenzt werden. Bei der umstrittenen Einführung einer Tempo-30-Zone auf dem betreffenden Strassenabschnitt handelt es sich um eine sogenannte funktionelle Verkehrsanordnung im Sinn von Art. 3 Abs. 4 SVG (BGE 136 II 539 E. 2.2). Verkehrsanordnungen gelten aufgrund ihres generell-konkreten Charakters als Allgemeinverfügungen (vgl. BGE 134 II 272 E. 3.2, 126 II 300 E. 1a, 125 I 313 E. 2a und 2b; BGer-Urteil 6B_113/2007 vom 16.8.2007 E. 2.6; Urteil des Kantonsgerichts Luzern 7H 19 26 vom 10.5.2015 E. 1.2; vgl. Keusen, Strassenrecht, in: Fachhandbuch Verwaltungsrecht [Hrsg. Biaggini/Häner/Saxer/Schott], Zürich 2015, N 10.14 ff.). Sie richten sich einerseits an einen unbestimmten Personenkreis, andererseits regeln sie einen konkreten Sachverhalt (Tschannen/Müller/Kern, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Aufl. 2022, § 28 N 685 ff.; Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8. Aufl. 2016, N 933; LGVE 2009 II Nr. 29 E. 1). Allgemeinverfügungen werden nach herrschender Lehre und Rechtsprechung in Bezug auf ihre Anfechtbarkeit grundsätzlich den "gewöhnlichen" Verfügungen gleichgestellt (BGer-Urteil 2C_348/2011 vom 22.8.2011 E. 3.1). Es gelten dieselben Legitimationsvoraussetzungen wie für Individualverfügungen (BGer-Urteil 1C_642/2018 vom 10.4.2019 E. 3.3; vgl. Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., N 944; Tschannen/Zimmerli/Müller, a.a.O., § 28 N 51).

E. 3.3

Auszugehen ist von § 129 Abs. 1 VRG, wobei kantonal mindestens die gleiche Legitimation anerkannt werden muss, wie sie Art. 89 BGG vorsieht (vgl. Art. 111 Abs. 1 BGG). Denn die Einheitsbeschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten ans Bundesgericht ist auch für kantonalrechtliche Materien, wie sie hier zur Diskussion stehen (vgl. Art. 3 Abs. 1 SVG), gegeben. Zur Erhebung einer Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist befugt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen hat, durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt ist und an dessen Änderung oder Aufhebung ein schutzwürdiges Interesse hat (§ 129 Abs. 1 VRG). Nach der Rechtsprechung ist zur Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen berechtigt, wer die mit der Beschränkung belegte Strasse regelmässig benutzt, z.B. als Anwohner oder Pendler, während bloss gelegentliches Befahren einer Strasse nicht genügt (BGE 136 II 539 E. 1.1; BGer-Urteile 1C_117/2017, 1C_118/2017 vom 20.3.2018 E. 2, 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 1.1 mit Hinweis). Zusätzlich müssen die Betroffenen allerdings glaubhaft machen, dass das Projekt für sie unter Würdigung der gesamten Umstände Beeinträchtigungen von einer gewissen Intensität zur Folge hat (Bertschi, in: Komm. zum VRG des Kantons Zürich, 3. Aufl. 2014, § 21 N 48-50). Diese Umschreibung der Beschwerdelegitimation ist auf Privatpersonen zugeschnitten. Nach ständiger Rechtsprechung sind auch juristische Personen befugt, im eigenen Namen Beschwerde zu führen, wenn eine Verfügung die Mehrzahl oder wenigstens eine grosse Anzahl der Verbandsmitglieder betrifft, diese ihrerseits beschwerdebefugt wären und die Wahrung der betroffenen Interessen zu den statutarischen Aufgaben des Verbands gehört (sog. egoistische Verbandsbeschwerde; statt vieler: BGE 142 II 80 E. 1.4.2 mit Hinweisen). Es muss ein enger, unmittelbarer Zusammenhang mit dem statutarischen Vereinszweck und dem Gebiet bestehen, in

welchem die fragliche Verfügung erlassen wurde (vgl. BGer-Urteil 1C_17/2010 vom 8.9.2011 E. 1.1 mit Hinweisen). Bisher wurde die Beschwerdebefugnis der jeweiligen Regionalsektion des A._____ bejaht bei Geschwindigkeitsherabsetzungen auf vielbefahrenen kantonalen Hauptstrassen (vgl. BGE 136 II 539 E. 1.1; BGer-Urteil 1C_160/2012 vom 10.12.2012 E. 1.2, nicht publ. in: BGE 139 II 145). Im Verfahren 1C_11/2017 vom 2. März 2018 erachtete das Bundesgericht die Darstellung der H._____ -Sektion beider Basel, dass die von Tempo 30 betroffene Strasse eine wichtige verkehrsbezogene Hauptachse der Stadt Basel darstelle, die regelmässig durch eine ansehnliche Anzahl Mitglieder benutzt werde, als plausibel (E. 1.1; vgl. zum Ganzen auch BGer-Urteil 1C_117/2017, 1C_118/2017 vom 20.3.2018 E. 2.2).

E. 3.4

Der Beschwerdeführer 1 ist ein Verein gemäss Art. 60 ff. des Schweizerischen Zivilgesetzbuchs (ZGB; SR 210) und somit als juristische Person konstituiert. Nach Art. 3 seiner Statuten bezweckt er unter anderem die Interessenwahrung seiner Mitglieder im Bereich der Mobilität unter gebührender Beachtung des Gesamtwohls, der Lebensqualität, der Umweltverträglichkeit und der Energieträger. Er setzt sich ein für die freie Wahl der Transportmittel, fördert die Verkehrssicherheit und die Unfallverhütung, erteilt Auskünfte, gewährt Dienstleistungen und vermittelt Informationen. Als Regionalsektion des A._____ hat er die Verwirklichung des Verbandszwecks, insbesondere auf regionaler und kantonalen Ebene, zum Ziel. Er pflegt die Beziehungen zu den Kantonal- und Ortsbehörden zwecks Bearbeitung von spezifischen Verkehrsfragen und fördert und vertritt die Interessen seiner Mitglieder in wirtschaftlicher, politischer und rechtlicher Hinsicht. Auch der Beschwerdeführer 2 ist als Verein im Sinn von Art. 60 ff. ZGB konstituiert. Als Regionalsektion des B._____ hat er die Verwirklichung des Verbandszwecks, insbesondere auf regionaler und kantonalen Ebene, zum Ziel. Dieser Verbandszweck beinhaltet gemäss Art. 2 der Statuten des B._____ unter anderem die Interessenwahrung seiner Mitglieder im Zusammenhang mit dem motorisierten Nutzfahrzeugverkehr (Werk- und gewerbsmässiger Verkehr, Personen- und Güterverkehr) auf der Basis der freien Marktwirtschaft. Die Wahrung der Interessen ihrer Mitglieder im Bereich Mobilität und Verkehr gehört damit zu den statutarischen Aufgaben beider Verbandssektionen. Beide Beschwerdeführer legen zutreffend dar, dass es sich bei der Baselstrasse um eine verkehrsorientierte Kantonsstrasse handelt, die auch als Hauptstrasse in die Durchgangsstrassenverordnung (SR 741.272; vgl. Art. 3 Abs. 1 i.V.m. Anhang 2 sowie Art. 57 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 109 Abs. 1 der Signalisationsverordnung [SSV; SR 741.21]) aufgenommen worden ist. Diese Hauptverkehrsachse werde täglich von einer Mehrheit ihrer Mitglieder aus der Stadt selber, aus Nachbargemeinden und aus der Region befahren, weil sie das Ein- und Ausgangstor der Stadt Luzern für die nördlich und westlich von ihr gelegenen Gemeinden und Regionen darstelle. Es könne ohne weiteres davon ausgegangen werden, dass sie zumindest einen Grossteil ihrer Mitglieder verträten, die von der Verkehrsanordnung betroffen seien, weil diese eine deutliche Verlängerung der täglichen Fahrzeit und ein erhebliches Risiko eines grundlegend verschlechterten Verkehrsablaufs in der Baselstrasse und deren Umgebung bedeute. Laut dem Beschwerdeführer 2 würde die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zum einen zu einer nicht bloss unbedeutenden Verkehrsverlangsamung führen und zum andern würden sich die betriebswirtschaftlichen Nachteile der längeren Fahrzeit direkt und spürbar bei den Margen und/oder bei der Konkurrenzfähigkeit der betroffenen Unternehmen niederschlagen, womit für seine Mitglieder eine Vielzahl von Nachteilen, insbesondere Mehrkosten entstünden. Weil es sich

bei der Baselstrasse unbestrittenermassen um eine vielbefahrene verkehrsorientierte Hauptstrasse handelt, ist vor dem Hintergrund der bundesgerichtlichen Rechtsprechung davon auszugehen, dass diese unter anderem auch mindestens von einem Grossteil der Sektionsmitglieder beider Beschwerdeführer regelmässig befahren wird und die angefochtene Strassenverkehrsordnung mit Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h deshalb unmittelbare Auswirkungen auf deren Mobilität hat und sie insofern in besonderer Weise betreffen. Die Legitimation der beiden Verbandssektionen, die im Übrigen nicht bestritten ist, ist daher zu bejahen.

E. 3.5

Die übrigen Prozessvoraussetzungen nach § 107 Abs. 2 VRG geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde wurde insbesondere form- und fristgerecht eingereicht, weshalb darauf einzutreten ist.

E. 4.1

Das vorliegende Verfahren ist vom Untersuchungsgrundsatz (§ 53 VRG) und von der Rechtsanwendung von Amtes wegen (§ 37 Abs. 2 VRG) beherrscht. Diese Grundsätze gelten indessen nicht uneingeschränkt. Sie werden ergänzt durch die verschiedenen Mitwirkungspflichten der Parteien (§ 55 VRG), namentlich deren Begründungspflicht (§ 133 Abs. 1 VRG). Zu beachten ist ferner das Rügeprinzip, wonach die Beschwerdeinstanz nur die vorgebrachten Beanstandungen prüft und nicht untersucht, ob sich der angefochtene Entscheid unter schlechthin allen in Frage kommenden Aspekten als korrekt erweist. Im Rahmen ihrer Mitwirkungspflicht hat die Beschwerde führende Partei darzutun, in welchen Punkten und weshalb der angefochtene Entscheid beanstandet wird (vgl. zum Ganzen: LGVE 2012 II Nr. 28 E. 1c mit Hinweis). Mit allgemeinen Beanstandungen befasst sich das Gericht nicht.

E. 4.2

Ob eine Verkehrsordnung 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 der hier in Frage stehenden Art 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_117/2017, 1C_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 die Beurteilung von einer Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die zuständigen Behörden besser kennen als das Kantonsgericht, und es administrative Entscheidungsspielräume zu wahren gilt. Entsprechend der Natur der Sache liegt die Verantwortung für die Zweckmässigkeit und Wirksamkeit solcher Massnahmen in erster Linie bei den verfügenden Behörden. Ein Eingreifen des Richters ist erst gerechtfertigt, wenn die zuständigen Behörden von unhaltbaren tatsächlichen Annahmen ausgehen, bundesrechtswidrige Zielsetzungen verfolgen, bei der Ausgestaltung der Massnahme ungerechtfertigte Differenzierungen vornehmen oder notwendige Differenzierungen unterlassen oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lassen. Denn das Kantonsgericht ist aufgrund der ihm zugedachten Funktion nicht befugt, sein Ermessen anstelle desjenigen der Vorinstanz zu setzen (§ 144 Abs. 2 VRG; vgl. LGVE 2019 IV Nr. 5 E. 1.4 mit Hinweis; vgl. auch BGE 127 II 238 E. 3b/aa). Dasselbe gilt bei der Beurteilung technischer Fragen,

deren Beantwortung den vorrangig für den Vollzug des Lärmschutz- und Verkehrsrechts verantwortlichen Behörden überlassen sein muss (vgl. auch BGE 115 Ib 131 E. 3; BGer-Urteil 1C_434/2017 vom 27.11.2017 E. 4.3). In solchen Bereichen kommt einer zuständigen behördlichen Fachstelle fachliche Kompetenz zu, sodass von deren sachkundiger Beurteilung nach Lehre und Rechtsprechung – trotz freier Beweiswürdigung – nur aus triftigen Gründen abzuweichen ist (BGE 139 II 185 E. 9.2, 119 Ib 254 E. 8a; Gerber/Seiler, Verwaltungsrichter und Technologie, in: ZBl 1999 S. 298). Schliesslich ist insbesondere bei einem Vergleich mit Alternativen oder einer Gegenüberstellung von Planungsvarianten zu beachten, dass dem Kantonsgericht nicht die Funktion einer Oberplanungsbehörde oder Aufsichtsinstanz zukommt (Wullschleger, Die Rolle der Verwaltungsgerichte bei umweltrechtlichen Interessenabwägungen, in: URP 2018 S. 141 f. mit weiteren Hinweisen).

E. 4.3

Der rechtserhebliche Sachverhalt für die vorliegend zu entscheidende Frage, nämlich ob die Anordnung der Tempo-30-Zone zulässig ist, ergibt sich hinlänglich aus den im Recht liegenden Akten. Die Akten des vorinstanzlichen Verfahrens wurden praxisgemäss beigezogen. Auf weitere Beweismassnahmen – so namentlich auf den von beiden Beschwerdeführern in ihren Repliken beantragten Augenschein – kann deshalb verzichtet werden (antizipierte Beweiswürdigung; vgl. BGE 141 I 60 E. 3.3, 136 I 229 E. 5.3, mit Hinweisen), zumal die örtlichen Verhältnisse den mit der Streitsache befassten Mitgliedern des Kantonsgerichts bekannt sind.

E. 4.4

Soweit sich aus der Natur der Streitsache nichts anderes ergibt, sind die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse im Zeitpunkt des Beschwerdeentscheids massgebend (vgl. § 146 VRG). Am 23. Oktober 2023 erklärte der Kantonsrat die Motion M 1079 von Georg Dubach als teilweise erheblich und erteilte der Regierung damit den Auftrag für einen Planungsbericht, der eine Auslegeordnung der rechtlichen Grundlagen beinhaltet und aufzeigt, wie die Regierung die Praxis und die Umsetzung zur Bewilligung von Tempo 30 im Kanton Luzern künftig handhaben will. Am 3. Dezember 2024 hat der Kantonsrat den Planungsbericht des Regierungsrats "Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts" (Botschaft B 28, abrufbar über <https://mobilitaet.lu.ch/Tempo30/Planungsbericht>) zustimmend zur Kenntnis genommen und mit insgesamt elf Bemerkungen ergänzt (vgl. Kantonsratsbeschluss über den Planungsbericht "Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts", publiziert im Luzerner Kantonsblatt Nr. 49 vom 7.12.2024 S. 3516 ff.). Die Regierung wurde unter anderem beauftragt, eine Ergänzung der Strassenverkehrsverordnung zu prüfen, um die im Planungsbericht definierten Kriterien samt den überwiesenen Bemerkungen für die Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten zu verankern. Die Vernehmlassung zum Entwurf der Teilrevision der Strassenverkehrsverordnung dauert vom 24. Februar bis 20. Juni 2025. Nach Abschluss des Vernehmlassungsverfahrens und unter Berücksichtigung der Vernehmlassungsergebnisse wird der Regierungsrat die Anpassung der Strassenverkehrsverordnung vornehmen (vgl. den Änderungsentwurf des Regierungsrats und die entsprechenden Erläuterungen des BUWD zum Vernehmlassungsentwurf betreffend Teilrevision der Strassenverkehrsverordnung 2025 vom 18.2.2025, abrufbar über https://www.lu.ch/verwaltung/BUWD/buwd_vernehmlassungen_stellungnahmen/buwd_vernehmlassungen/vernehmlassung_detail?ID=409, zuletzt besucht am 25.2.2025). Wie auch

der erwähnte Planungsbericht feststellt (S. 2) richtet sich das Abweichen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten – und damit die Anordnung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen – ausschliesslich nach Bundesrecht und der entsprechenden Bundesgerichtsrechtsprechung (vgl. E. 8 ff. hiernach). Zudem stellen weder der Änderungsentwurf zur Strassenverkehrsverordnung noch der Planungsbericht für das Gericht verbindliche Rechtsgrundlagen dar: Die beantragten Änderungen der Strassenverkehrsverordnung sind (noch) nicht in Kraft und es ist offen, ob sie dereinst so wie beantragt in Kraft gesetzt werden (laufendes Vernehmlassungsverfahren). Beim Planungsbericht handelt es sich um eine Orientierungshilfe für die Anwendung im Rahmen des Vollzugs und zur Unterstützung der Entscheidungsprozesse (vgl. Planungsbericht S. 2 f. und 5), womit eine möglichst einheitliche Handhabung des Verwaltungsermessens der zuständigen Behörden sichergestellt werden soll (vgl. zum Ganzen: Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., N 81 ff.; auch: Tschannen/Müller/Kern, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Aufl. 2022, N 1116, auch zum Folgenden [a.z.F.]). Als Richtlinie kommt ihm keine Gesetzeskraft zu, sodass er im Einzelfall ohnehin nicht allzu schematisch und starr anzuwenden ist und dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit, der im vorliegenden Fall schon gestützt auf die bundesrechtlichen Bestimmungen zu beachten ist (E. 8 ff. hiernach), standhalten muss. Die Überprüfung der Rechtmässigkeit der angefochtenen Verkehrsanordnung hat sich demnach an den Vorgaben des Bundesrechts und der dazu ergangenen Rechtsprechung zu orientieren. Das laufende kantonale Rechtsetzungsverfahren hat somit im jetzigen Zeitpunkt keine Auswirkungen auf die Beurteilung der vorliegenden Streitsache.

E. 5.1

Das Kantonsgericht befasst sich nur mit Fragen, die Gegenstand des vorinstanzlichen Verfahrens bildeten (BGE 130 II 337 E. 1.4). Dieser umfasst das durch den angefochtenen Entscheid geregelte Rechtsverhältnis, soweit dieses angefochten wird (LGVE 2000 II Nr. 50 E. 2a). Damit gibt das von der Vorinstanz initialisierte Verfahren den vom Gericht überprüfbaren Rahmen vor. Eine darüberhinausgehende Überprüfung des Entscheids durch das Gericht ist ausgeschlossen.

E. 5.2

Mit Blick auf den Dispositionsgrundsatz ist es Sache der beschwerdeführenden Partei, den Streitgegenstand innerhalb des erwähnten generellen Rahmens mit den Beschwerdeanträgen festzulegen (BGE 136 II 457 E. 4.2; Kiener/Rütsche/Kuhn, Öffentliches Verfahrensrecht, 3. Aufl. 2021, N 1282). Mit ihren Rechtsbegehren legt sie somit fest, in welcher Richtung und inwieweit sie das streitige Rechtsverhältnis überprüfen lassen will (Herzog, in: Komm. zum Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege im Kanton Bern [Hrsg. Herzog/Daum], 2. Aufl. 2020, Art. 72 VRPG N 12 f., mit Hinweisen auf die Rechtsprechung). Nebst den Begehren der Parteien ist für die Umschreibung des strittigen Rechtsverhältnisses auch die Begründung der Parteianträge von Bedeutung; erst durch sie wird vielfach erkennbar, was ein Beschwerdeführer wirklich beanstanden will (Berger, Sachverhaltsermittlung im ursprünglichen Verwaltungsverfahren und im Verwaltungsprozess, in: BVR 2014 S. 562). Aus der Begründung der Beschwerde muss erkennbar sein, welche Beschwerdegründe vorgebracht werden (vgl. Kiener/Rütsche/Kuhn, a.a.O., N 1301 ff.). Nicht zu prüfen sind unbeanstandet gebliebene Aspekte des angefochtenen Entscheids (Urteil des Kantonsgerichts Luzern 7H 20 44 vom 23.5.2017 E. 3.2 mit Hinweis).

E. 5.3

Beide Beschwerden verlangen im Hauptantrag die integrale Aufhebung der im Luzerner Kantonsblatt Nr. 47 vom 26. November 2022 publizierten und von der Dienststelle vif am 22. November 2022 verfügten Verkehrsanordnung. Abgesehen von der Anordnung einer Tempo-30-Zone auf der Baselstrasse zwischen den Grundstücken Nrn. 815 und 984 wurden mit der angefochtenen Verfügung weitere Verkehrsanordnungen verfügt. Die Ausführungen und Begründungen der beiden Beschwerden und der weiteren Rechtsschriften beziehen sich jedoch allein auf die verfügte Tempo-30-Zone an der Baselstrasse. Die übrigen Verkehrsanordnungen, so die Halteverbote auf der Baselstrasse in beiden Fahrtrichtungen, die Höhenbeschränkung in Fahrtrichtung Kreisverkehrsplatz Kreuzstutz nach der Einmündung Dammstrasse und namentlich auch die Anordnung der Höchstgeschwindigkeit 30 km/h in beide Richtungen zwischen dem Kreisverkehrsplatz Kreuzstutz und der Spitalstrasse (bestehende Tempo-30-Zone), werden in den Beschwerden nicht thematisiert und sind daher im vorliegenden Verfahren nicht zu beurteilen.

E. 6.1

In verfahrensrechtlicher Hinsicht monieren die Beschwerdeführer vorab eine Verletzung ihres Gehörsanspruchs nach Art. 29 Abs. 2 BV im Rahmen der Publikation der angefochtenen Verfügung, konkret eine Verletzung des Akteneinsichtsrechts und der Begründungspflicht durch die Vorinstanz. Sie hätten keine Einsicht in das von Gesetzes wegen zwingend notwendige Gutachten gehabt. Die öffentliche Planaufgabe habe ausschliesslich aus einem Signalisations- und Markierungsplan bestanden und keinerlei Begründung für die Verfügung beinhaltet, obwohl eine Verhältnismässigkeitsprüfung zentraler Bestandteil des Gutachtens darstellen sollte und damit der Behörde ein erheblicher Ermessensspielraum zukomme. Die angefochtene Verfügung sei deshalb aufzuheben.

E. 6.2

Der Anspruch auf rechtliches Gehör (Art. 29 Abs. 2 BV; vgl. auch § 46 Abs. 1 VRG) soll ein faires Verfahren garantieren. Das rechtliche Gehör dient einerseits der Sachaufklärung, andererseits stellt es ein persönlichkeitsbezogenes Mitwirkungsrecht beim Erlass eines Entscheids dar, welcher in die Rechtsstellung des Einzelnen eingreift. Der Umfang des Anspruchs hängt von der Intensität der Betroffenheit ab, welche ein Entscheid bewirkt. Je grösser die Gefahr einer Beeinträchtigung schutzwürdiger Interessen ist und je bedeutsamer diese sind, desto umfassender ist das rechtliche Gehör zu gewähren (statt vieler: Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8. Aufl. 2020, N 1001 und 1006). Der Anspruch auf rechtliches Gehör ist formeller Natur. Dies bedeutet in prozessualer Hinsicht, dass dessen Verletzung – ungeachtet der Erfolgsaussichten der Beschwerde in der Sache selbst – zur Aufhebung des angefochtenen Entscheids führt (BGE 140 I 99 E. 3.8, 135 I 187 E. 2). Vorbehalten bleiben Fälle, in denen die Verletzung nicht besonders schwer wiegt und dadurch geheilt wird, dass die Partei, deren rechtliches Gehör verletzt wurde, sich vor einer Instanz äussern kann, welche sowohl die Tat- als auch die Rechtsfragen uneingeschränkt überprüft (BGE 142 II 218 E. 2.8.1, 137 I 195 E. 2.3.2). Von einer Rückweisung der Sache zur Gewährung des rechtlichen Gehörs an die Vorinstanz ist im Sinn einer Heilung des Mangels selbst bei einer schwerwiegenden Verletzung des rechtlichen Gehörs dann abzusehen, wenn und soweit die Rückweisung zu einem formalistischen Leerlauf und damit zu unnötigen Verzögerungen führen würde, die mit dem (der Anhörung gleichgestellten) Interesse der betroffenen Partei an einer beförderlichen Beurteilung der Sache nicht zu vereinbaren wären (vgl. BGE 136 V 117 E. 4.2).

E. 6.3

Zum Anspruch auf rechtliches Gehör gehört unter anderem das Recht des Betroffenen, Einsicht in die Akten zu nehmen. Das Akteneinsichtsrecht beinhaltet die Befugnis, am Sitz der Akten führenden Behörde Einsicht in die Unterlagen zu nehmen, sich Aufzeichnungen zu machen und, wenn dies der Behörde keine übermässigen Umstände verursacht, Fotokopien zu erstellen (BGE 131 V 35 E. 4.2). Das Akteneinsichtsrecht bezieht sich auf sämtliche verfahrensbezogene Akten, unabhängig davon, ob sie für den Verfahrensausgang tatsächlich von Belang sind (BGE 132 V 387 E. 3.1). Die Parteien haben ferner Anspruch auf Begründung der Verfügung durch die Behörde. Die Begründung ist in diesem Sinn Bestandteil einer korrekten Eröffnung der Verfügung (BGE 141 I 60 E. 3.3). Die Begründungspflicht soll sicherstellen, dass die Behörde die Vorbringen des Betroffenen tatsächlich hört, sorgfältig und ernsthaft prüft und in der Entscheidungsfindung berücksichtigt. Die Anforderungen an die Begründung eines Entscheids sind unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und der Interessen der Betroffenen festzulegen.

E. 6.4.1

Die atypische Prägung von Verkehrsanordnungen als Allgemeinverfügungen verlangt, verglichen mit Individualverfügungen bzw. individuell-konkreten Hoheitsakten, eine differenzierte prozessuale Behandlung hinsichtlich der Eröffnung, des rechtlichen Gehörs und der Beschwerdelegitimation (vorstehende E. 3.2 ff.). Was die Eröffnung betrifft, werden nach kantonalem Verwaltungsrechtspflegerecht Allgemeinverfügungen durch öffentliche Mitteilung im Luzerner Kantonsblatt dem generellen Adressatenkreis eröffnet (vgl. § 30 Abs. 1 lit. d und Abs. 2 VRG). Mit der in Art. 107 Abs. 1 SSV spezialgesetzlich vorgeschriebenen Veröffentlichung einer örtlichen Verkehrsanordnung ist für diese eine gesetzliche Publikationspflicht mit Rechtsmittelbelehrung vorgesehen (Schaffhauser, Instanzenzug und Beschwerdelegitimation bei Verkehrsanordnungen nach Art. 3 SVG, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2009, St. Gallen 2009, S. 496). Der Sinn und Zweck dieser Publikationspflicht liegt darin, Verkehrsanordnungen, die für die Betroffenen eine erhebliche Einschränkung bedeuten können, vorgängig zu publizieren (vgl. Jaag, Verkehrsberuhigung im Rechtsstaat, in: ZBl 1986 S. 298). Die Veröffentlichung erfolgt gemäss kantonrechtlicher Grundlage im Kantonsblatt (§ 24 Strassenverkehrsverordnung). Mit ihr soll sichergestellt werden, dass alle Adressaten Kenntnis von der Allgemeinverfügung erhalten und sie sich, sofern sie beschwerdelegitimiert sind, dagegen zur Wehr setzen können.

E. 6.4.2

Das Verhältnis zwischen dem Anspruch auf rechtliches Gehör und der Allgemeinverfügung ist nicht abschliessend geklärt (Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., N 943). Gemäss Bundesgericht steht der Anspruch auf rechtliches Gehör nur denjenigen Personen zu, die durch die Allgemeinverfügung wesentlich schwerwiegender betroffen werden als die übrige Vielzahl der Adressaten (BGE 121 I 230 E. 2c, 119 Ia 141 E. 5c/d). Im Sinn einer zwischen Verfahrenspraktikabilität und Mitwirkungsrechten vermittelnden Lösung sieht das Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren (VwVG; SR 172.021) in Art. 30a vor, dass im Fall einer zahlreiche Personen berührenden Verfügung die Behörde vor ihrer Verfügung das Gesuch oder die beabsichtigte Verfügung ohne Begründung in einem amtlichen Blatt veröffentlichen und gleichzeitig das Gesuch oder die beabsichtigte Verfügung mit Begründung öffentlich auflegen und den Ort der Auflage bekanntmachen kann. Das kantonale Verwaltungsrechtspflegegesetz kennt hingegen eine solche Bestimmung nicht,

sodass auch keine Verpflichtung besteht, allfällig betroffene Personen vorgängig miteinzubeziehen. In der Lehre wird diesbezüglich die Meinung vertreten, dass bei Allgemeinverfügungen zwischen Normaladressaten und Spezialadressaten unterschieden werden müsse. Bei einem Fahrverbot seien Anwohner der damit belegten Strasse wesentlich stärker betroffen als ein Automobilist, der die Strasse lediglich befahren wolle. Aufgrund ihrer vergleichbaren Stellung mit Adressaten einer Individualverfügung sei den Spezialadressaten Gelegenheit zu geben, sich zur vorgesehenen Anordnung zu äussern. Ferner müsste die Allgemeinverfügung für Spezialadressaten begründet werden (Jaag, Die Allgemeinverfügung im schweizerischen Recht, in: ZBl 85/1984 S. 434 und S. 452; vgl. ferner BGE 121 I 230 E. 2c, 119 Ia 141 E. 5c/cc). Soweit für Allgemeinverfügungen im Allgemeinen und Verkehrsanordnungen im Speziellen auf das Begründungserfordernis und Mitwirkungsmöglichkeiten (wie das Akteneinsichtsrecht) verzichtet wird (vgl. Art. 107 Abs. 1 SSV), haben im Anfechtungsfall die verfahrensrechtlichen Bestimmungen, wie sie das kantonale Verwaltungsrechtspflegerecht vorschreibt, ebenso wie die aus dem verfassungsrechtlichen Anspruch auf rechtliches Gehör gemäss Art. 29 BV abgeleiteten Ansprüche, zu greifen (Reinhardt, Das rechtliche Gehör in Verwaltungssachen, Diss. Zürich 1968, S. 103 und 111). Die gehörsrechtlich erforderliche Begründung der Allgemeinverfügung hat daher grundsätzlich mit der Vernehmlassung zu erfolgen, um der Partei die sachgerechte Anfechtung wenigstens im Rahmen des Replikrechts zu ermöglichen. Dies ist nur möglich, wenn sich die Beschwerdeführenden über die Tragweite des Entscheids ein Bild machen können. In diesem Sinn müssen im Beschwerdeverfahren vor Kantonsgericht wenigstens kurz die vorinstanzlichen Überlegungen genannt werden, von denen sich die Behörde hat leiten lassen und auf welche sich ihr Entscheid stützt (zum Ganzen: LGVE 2022 IV Nr. 1 E. 3).

E. 6.5.1

Nach dem Gesagten ist das Vorgehen der Dienststelle vif im Rahmen der Publikation der angefochtenen Verfügung nicht zu beanstanden. Die Begründung der Verfügung wird im Rahmen der amtlichen Publikation in der Regel nicht veröffentlicht. Die Anforderungen an die Eröffnung weichen damit von den Eröffnungsvoraussetzungen bei Individualverfügungen ab (vgl. dazu §§ 110 und 112 VRG). Die angefochtene Publikation enthielt sämtliche relevanten Elemente der geplanten Verkehrsanordnung, namentlich den genauen Ort bzw. den betroffenen Strassenabschnitt sowie die öffentliche Auflage des Massnahmenplans Signalisation und Markierung Tempo-30-Zone Baselstrasse mit Hinweis auf die Möglichkeit zur entsprechenden Akteneinsicht (vgl. Sachverhalt Bst. A vorstehend). Dieses Vorgehen ermöglichte den Beschwerdeführern, Art und Tragweite des geplanten Vorhabens abzuschätzen und zu beurteilen, ob ihre Interessen berührt sind oder nicht, was grundsätzlich genügt (vgl. etwa BGer-Urteil 1C_301/2016, 1C_303/2016 vom 4.1.2017 E. 3.5). Die kantonalen Vorgaben nach § 24 Strassenverkehrsverordnung wurden erfüllt. Mit der Publikation der Verkehrsanordnungen im Kantonsblatt und der öffentlichen Auflage des Massnahmenplans Signalisation und Markierung Tempo-30-Zone Baselstrasse Nr. 1925.042-05-200 der F._____ AG vom 6. Oktober 2022 (Massstab 1:500) verletzte die Vorinstanz keine individuell zustehenden, gehörsrechtlichen Mitwirkungsrechte, denn auch diejenigen Mitglieder der beiden beschwerdeführenden Verbände, welche die Baselstrasse mehr oder weniger regelmässig als Pendler oder in beruflicher Funktion befahren, gehören zum individuell nicht bestimmten Adressatenkreis der fraglichen Anordnung einer Tempo-30-Zone und sind lediglich als Normaladressaten der angefochtenen Allgemeinverfügung zu qualifizieren. Jedenfalls machen die Beschwerdeführer nicht

geltend, der Grossteil dieser regelmässig dort durchfahrenden Mitglieder sei Anwohner der Baselstrasse und damit wesentlich stärker bzw. schwerwiegender betroffen und als Spezialadressaten mit Parteistellung zu betrachten. Davon ist auch nicht auszugehen. Die Vorinstanz war – selbst auf entsprechende Nachfrage der Beschwerdeführerin 1 – nicht verpflichtet, den Beschwerdeführern Einsicht in das Geschwindigkeitsgutachten der F. _____ AG zu gewähren und die Verfügung einlässlich zu begründen. Unter gehörsrechtlichen Gesichtspunkten ist nicht zu beanstanden, dass die Betroffenen der Verkehrsordnung die publizierte Verfügung soweit möglich substantiiert anfechten müssen und die Auseinandersetzung mit den Überlegungen der verfügenden Behörde schergewichtig im Beschwerdeverfahren stattfindet (vgl. sinngemäss Uhlmann/SchillingSchwank, in: Praxiskomm. VwVG [Hrsg. Waldmann/Krauskopf], 3. Aufl. 2023, Art. 36 N 8). Eine Äusserungsmöglichkeit der Betroffenen besteht somit erst im Rechtsmittelverfahren. Mit dem vorliegenden Verfahren vor Kantonsgericht wird den Beschwerdeführern das rechtliche Gehör umfassend gewährt. Der Einwand, der Gehörsanspruch der Beschwerdeführer sei im Rahmen der Publikation verletzt worden, ist unbegründet. An dieser Beurteilung ändert nichts, dass der Änderungsentwurf zur Teilrevision der Strassenverkehrsverordnung im neuen § 22a Abs. 5 vorsieht, dass neben der Verkehrsordnung auch der ihr zugrundeliegende Beschluss der zuständigen Behörde mit Begründung und Bewertung der Kriterien zu veröffentlichen ist. Diese Bestimmung ist wie ausgeführt noch nicht in Kraft und zeitigt demnach (noch) keine Rechtswirkungen (E. 4.4 hiervor).

E. 6.5.2

Aus gehörsrechtlicher Sicht fällt hier auch ins Gewicht, dass die Beschwerdeführer mit ihren Verwaltungsgerichtsbeschwerden rügen, eine Verhältnismässigkeitsprüfung sei nicht vorgenommen worden. Die Vorinstanz habe nicht dargelegt, inwiefern die von ihr verfügte Herabsetzung der Geschwindigkeit nötig, zweck- und verhältnismässig sei oder ob andere Massnahmen vorzuziehen wären. Obschon die Vorinstanz aufgrund dieser Rügen veranlasst gewesen wäre, im vorliegenden Verfahren zur Begründung der Verkehrsordnung und deren Verhältnismässigkeit nebst ihrem Beschluss vom 7. Dezember 2021 und den früheren Berichten bzw. Gutachten den aktuellen Lärmschutzbericht der D. _____ AG vom 24. August 2022, mit welchem sie ihre Argumentation und die Verhältnismässigkeitsprüfung teilweise ergänzte, bereits in der Vernehmlassung vollständig offenzulegen, ergänzte sie den Aktenstand erst im Rahmen der Duplik. Der Lärmschutzbericht vom 24. August 2022, mit welchem die Geschwindigkeitsreduktion als Lärmschutzmassnahme einlässlicher und in Berücksichtigung neuerer technischer Erkenntnisse und Berechnungsmodelle geprüft wurde, war im Zeitpunkt der angefochtenen Verkehrsordnung am 22. November 2022 jedoch bereits erstellt und konnte der Vorinstanz so auch als Beurteilungsgrundlage für die angefochtene Verfügung dienen. Im Verfügungszeitpunkt waren die Beurteilungsrundlagen, auf die sich die Vorinstanz im Rahmen der angefochtenen Verkehrsordnung stützte, somit vorhanden. In Bezug auf den Umstand, dass die Vorinstanz im Beschwerdeverfahren ein neues juristisches Gutachten, das im Verfügungszeitpunkt noch nicht vorhanden war, ins Recht legte, verbleibt zu ergänzen, dass bei gesetzmässigem Verfahrensverlauf im Zeitpunkt der Verkehrsordnung der gesamte Prüfungs- und Entscheidungsprozess der Verkehrsordnungsbehörde, mithin auch die Prüfung der Verhältnismässigkeit, zwar abgeschlossen ist. Das schliesst hingegen nicht aus, dass sich die Verkehrsordnungsbehörde im Nachhinein zur Begründung der Massnahmen auf spätere Beurteilungen beruft (LGVE 2022 IV Nr. 1 E. 5.2.4, a.z.F.; vgl. auch

vorstehende E. 4.4). Dies gilt erst recht, wenn es wie hier nicht um einen feststehenden Sachverhalt (Stichwort: Lärmschutz als Daueraufgabe) geht, sondern um Immissionsprognosen, d.h. um eine künftige Situation. Insofern könnte in Ergänzung zu nach damaligem Kenntnisstand korrekt erstellten Prognosen und Berichten auch auf nachträglich eingeholte Entscheidungselemente/Berichte abgestellt werden, die den technischen Weiterentwicklungen im Lärmschutzbereich und im Zusammenhang mit lärmarmen Belägen Rechnung tragen und die Ergebnisse früherer Gutachten/Berichte bestätigen und teilweise ergänzen. Vor diesem Hintergrund genügt das Vorgehen der Vorinstanz den Anforderungen, die der Anspruch auf rechtliches Gehör auch im Fall der Anfechtung von Allgemeinverfügungen im Anfechtungsverfahren stellt. Daran ändert nichts, dass die Vorinstanz ihre Begründung in der Duplik teilweise ergänzte und erst dann den im Zeitpunkt der angefochtenen Verkehrsanordnung schon erstellten Lärmschutzbericht 2022 zu den Akten reichte sowie das nachträglich eingeholte juristische Gutachten auflegte. Die Beschwerdeführer konnten dazu umfassend Stellung nehmen, womit ihr Gehörsanspruch gewahrt wurde.

E. 7.1

Gemäss der angefochtenen Verfügung soll der fragliche Strassenabschnitt auf der Baselstrasse unter Belassung der bisherigen Vortrittsrechte und Fussgängerstreifen (diese sollen zahlenmässig von fünf auf vier reduziert und teilweise räumlich verschoben werden) in die bestehenden Tempo-30-Zonen Bernstrasse und Dammstrasse integriert werden, wozu auch der Einbezug des Kreisverkehrsplatzes Kreuzstutz notwendig ist. Einschlägig sind dafür einerseits die Vorgaben des Strassenverkehrsrechts zur Herabsetzung der allgemeinen Regelgeschwindigkeit (E. 8 f. hiernach) und andererseits die Bestimmungen des Umweltrechts zur Sanierung ortsfester Anlagen (E. 10 f. hiernach).

E. 7.2

Bei der Baselstrasse handelt es sich um einen innerstädtischen Abschnitt der Kantonsstrasse K13 (Nr. 2103, mit Anfang am Kasernenplatz und Ende an der Hauptstrasse/Grenzweg, vgl. Strassenverzeichnis der Stadt Luzern [sRSL Nr. 6.3.3.1.1] sowie den Strassenplan Stadt Luzern im betreffenden Bereich, abrufbar über <https://map.geo.lu.ch/strassen/netz>), die gemäss Anhang 2 der Durchgangsstrassenverordnung auch als bundesrechtliche Hauptstrasse (H 2) mit Vortrittsrecht im Sinn von Art. 57 Abs. 2 SVG gilt. Die Baselstrasse ist eine Hauptverkehrsstrasse des Strassennetzes der Stadt Luzern und damit eine innerstädtische Hauptverbindungsstrasse und kann als übersichtliche Strasse mit langgezogenen Kurven mit grossen Radien innerhalb geschlossener Häuserzeilen charakterisiert werden. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt zurzeit 50 km/h (vgl. nachstehende Erwägung). Der Perimeter, für welchen die Geschwindigkeitsherabsetzung auf 30 km/h geprüft werden soll, führt von der Gütschstrasse im Osten (SBB Überführung) bis zum Kreisel Kreuzstutz im Westen. In die Baselstrasse münden die Damm- und die Lädelistrasse sowie die Erschliessungsstrasse zum Parkhaus "am Gütsch". Auf der Dammstrasse wurde Tempo 30 bereits eingeführt, auf einem kleinen Abschnitt ganz am Anfang der Bernstrasse (d.h. beim Kreuzstutzkreisel) wurde die Geschwindigkeitsherabsetzung mit der angefochtenen Verfügung, die in diesem Punkt unangefochten blieb, angeordnet. Die Kantonsstrassen bilden zusammen mit den Nationalstrassen das übergeordnete Strassennetz. Sie dienen dem überregionalen Verkehr und sind die regionalen Hauptverbindungen (§ 6 Abs. 1 des Strassengesetzes [StrG; SRL Nr. 755]). Verkehrsorientierte Strassen sind alle Strassen innerorts, die primär auf die

Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind (Art. 1 Abs. 9 SSV in der Fassung gemäss Ziff. I der Erläuterung UVEK vom 24.8.2022, in Kraft seit 1.1.2023). Sie bilden das übergeordnete Netz (vgl. Erläuterung UVEK, S. 2 f.; zu den Strassenkategorien vgl. auch VSS-Norm 40 044 Ziff. 8). Der streitbetroffene Perimeter der Baselstrasse ist als verkehrsorientierte Strasse zu qualifizieren, wovon übereinstimmend auch alle Verfahrensbeteiligten ausgehen.

E. 8.1

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). Die Kompetenz zu deren Anordnung bei Kantonsstrassen sowie deren Verknüpfungsbereichen mit anderen Strassen liegt beim Kanton, konkret bei der Dienststelle vif (§ 17 Strassenverkehrsverordnung). Innerorts können tiefere Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken oder durch die Signalisation einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone angeordnet werden (Art. 108 Abs. 5 lit. d und e i.V.m. Art. 22a und 22b SSV). Das Signal "Tempo-30-Zone" kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h (Art. 22a SSV). Die Signalisation des Zonenregimes, also der Tempo-30-Zone statt einer Tempo-30-Strecke, ist grundsätzlich nur auf nicht verkehrsorientierten Strassen innerorts zulässig (Art. 2a Abs. 2 und 5 i.V.m. Art. 22a SSV). Gestützt auf Art. 2a Abs. 6 SSV kann eine verkehrsorientierte Strasse allerdings in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden, wenn eine solche angrenzend vorhanden ist oder zeitgleich erlassen werden soll. Seit der Neufassung von Art. 2a Abs. 6 SSV (in Kraft seit 1.1.2023) ist ein solcher Einbezug nicht mehr "nur ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten" möglich, weshalb der entsprechende Einwand der Beschwerdeführer hinfällig ist. Die Reduktion der Geschwindigkeit richtet sich aber auch in diesem Fall nach Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV und nicht nach den erleichterten Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 4bis SSV (in Kraft seit 1.1.2023) i.V.m. Art. 3 Abs. 4 SVG (vgl. zum Ganzen: BGE 150 II 444 E. 3.3, 4.1 und 6.5; auch: Juristisches Gutachten der Kanzlei konstruktiv ag zuhanden des BUWD vom 13.8.2023, Rz. 24; zur Teilrevision der SSV auch: Erläuterungen des eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation [UVEK] vom 24.8.2022 zur Vorlage betreffend Teilrevision der Signalisationsverordnung: Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling [nachfolgend: Erläuterungen SSV], S. 2 f.). Der betroffene Abschnitt der Baselstrasse ist fast vollständig von bestehenden Tempo-30-Zonen umgeben, in welche ein entsprechender Einbezug grundsätzlich möglich ist (vgl. BGE 139 II 145 E. 4.1.1 f.; BGer-Urteile 1C_618/2018 vom 20.5.2019 E. 3.4, 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 4.4.2). Ob die rechtlichen Voraussetzungen für einen derartigen Einbezug erfüllt sind, ist im Folgenden zu prüfen.

E. 8.2

Die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit ist nur aus den in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend genannten Gründen zulässig, nämlich wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a), bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b),

auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (lit. c) oder dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann, wobei der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren ist (lit. d). Die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV sind alternativ und damit je für sich genügend. Unter Wahrung mindestens einer dieser Voraussetzungen und nach vorgängiger Einholung eines Verkehrsgutachtens (nachfolgende E.) sind nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung Tempo-30-Strecken bzw. -Zonen auch auf Haupt- und verkehrorientierten (Durchgangs-)Strassen grundsätzlich zulässig (vgl. BGE 139 II 145 E. 2-5, 136 II 539 E. 2.2 mit Hinweis; BGer-Urteile 1C_117/2017, 1C_118/2017 vom 20.3.2018 E. 3.2, 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 4.4.2 und 5.1.1 f. mit Hinweis), soweit die Funktionen des übergeordneten Verkehrsnetzes nicht spürbar beeinträchtigt werden oder die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes nicht merklich abnimmt. Dies bedeutet, dass stets eine Einzelfallprüfung erforderlich ist, aber nicht, dass gar eine Ausnahmesituation vorliegen müsste (BGer-Urteil 1C_117/2017, 1C_118/2017 vom 20.3.2018 E. 4.2).

E. 8.3.1

Die Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit ist im hier zu beurteilenden Fall einer verkehrorientierten Strasse nur gestützt auf ein vorgängig zu erstellendes Gutachten zulässig. Das Gutachten hat aufzuzeigen, dass die Massnahme nötig (im Sinn von Art. 108 Abs. 2 SSV), zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV). Damit wird der in Art. 5 Abs. 2 BV verbrieft Grundsatz der Verhältnismässigkeit im Anwendungsbereich der Verkehrsanordnungen konkretisiert (BGer-Urteil 1C_558/2019 vom 8.7.2020 E. 5.2; Urteil des Verwaltungsgerichts Luzern A 12 183 vom 21.1.2014 E. 4.1). Der erwähnte Grundsatz verlangt, dass (1) die staatliche Massnahme geeignet ist, das angestrebte Ziel zu erreichen (sog. Geeignetheit), (2) sie sich als geringstmöglicher Eingriff erweist (sog. Erforderlichkeit) und (3) die Massnahme im Rahmen einer Interessensabwägung als zumutbar erscheint. Diese drei Elemente müssen dabei stets im Hinblick auf die gesetzlichen Zielsetzungen geprüft und in den Kontext der Umstände des Einzelfalls gesetzt werden (vgl. BGE 144 II 16 E. 2.2 f., 140 II 194 E. 5.8.2). Eine Verhältnismässigkeitsprüfung ist somit vom rechtlichen und tatsächlichen Umfeld abhängig, in welchem sie vorgenommen wird (Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., N 521 mit Hinweis). Die Behörde hat diejenige Massnahme zu wählen, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht (Art. 107 Abs. 5 SSV), was sich im Übrigen bereits aus dem Verhältnismässigkeitsprinzip ergibt (BGE 150 II 444 E. 6.4). In der Lehre wird betont, dass die Bestimmung von Art. 3 Abs. 4 SVG stark auslegungsbedürftig ist und keine griffigen Kriterien für die allgemeine Beurteilung der Zulässigkeit enthält, sodass dem Verhältnismässigkeitsprinzip eine besonders ausgeprägte Bedeutung zuzurechnen ist (Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Zürich 2012, S. 80; Schaffhauser, Grundriss, N 56). Um eine rechtliche Handhabe betreffend die komplexe Motivlage hinter Verkehrsanordnungen zu gewährleisten, wird dem Verhältnismässigkeitsgrundsatz funktionell die Aufgabe einer Motivzulässigkeitsprüfung zugeordnet, deren inhaltliches Schwergewicht auf der Notwendigkeit der Massnahme liegt (Schaffhauser, Grundriss, N 41).

E. 8.3.2

Sachverständigengutachten unterliegen der freien richterlichen Beweiswürdigung. Die Beweiswürdigung und die Beantwortung der sich stellenden Rechtsfragen ist Aufgabe des Gerichts. Für das Beschwerdeverfahren bedeutet dies, dass alle Beweismittel objektiv zu prüfen und danach zu entscheiden ist, ob die verfügbaren Unterlagen eine zuverlässige Beurteilung der verkehrsrechtlichen Fragestellung gestatten. In Fachfragen darf das Gericht jedoch nur aus triftigen Gründen von einer Expertise abweichen. Das Gericht 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).

E. 8.3.3

Der mit der erwähnten Teilrevision der SSV per 1. Januar 2023 aufgehobene Art. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (ZonenV, SR 741.213.3), der die wesentlichen Punkte eines solchen Gutachtens auflistete, diente der Orientierung der zuständigen Behörden und der mit dem Gutachten beauftragten Personen, hat die Rechtsprechung jedoch nicht wesentlich verändert. Entsprechend führt seine Aufhebung auch nicht dazu, dass die entwickelte Rechtsprechung ihre Grundlage verlieren würde. Mit dem Wegfall von Art. 3 ZonenV gilt weiterhin, dass ein Gutachten die Voraussetzungen einer Geschwindigkeitsbeschränkung (Art. 108 Abs. 1 und 2 SSV) an den örtlichen Gegebenheiten zu prüfen hat. Inhalt und Umfang der Anforderungen an ein Gutachten im Sinn von Art. 108 Abs. 4 SSV hängen auch vom Zweck der Geschwindigkeitsherabsetzung – z.B. Beseitigung von Sicherheitsdefiziten oder übermässigen Umweltbelastungen oder Verbesserung des Verkehrsflusses – ab und sind deshalb von Fall zu Fall unterschiedlich (BGE 150 II 444 E. 6.3 und 6.5 mit Hinweisen). Weiterhin gilt, dass das geforderte Gutachten zudem nicht isoliert zu betrachten ist und dass zur Ergänzung und Konkretisierung der im Gutachten enthaltenen Informationen auch auf andere Erhebungen zurückgegriffen werden kann. Im Ergebnis ist entscheidend, 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. Das Gutachten hat grundsätzlich alle Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV zum Gegenstand. Es reicht jedoch, wenn Voraussetzungen, die nicht ausschlaggebend sind, darin kurz und summarisch behandelt werden. Immerhin soll das Gutachten einer Beschwerdeinstanz ermöglichen, bei einer unterschiedlichen Gewichtung der einzelnen Voraussetzungen die Interessenabwägung gesamthaft zu würdigen. Bei einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf einer Haupt- oder Durchgangsstrasse ist entsprechend nach bisheriger Rechtsprechung ein strengerer Massstab anzulegen als bei Nebenstrassen (Art. 108 Abs. 4 SSV; zum Ganzen: vgl. BGE 150 II 444 E. 6.2 f. und 6.5, 139 II 145 E. 4.3, 136 II 539 E. 3.2; BGer-Urteile 1C_558/2019 vom 8.7.2020 E. 3.1, 1C_117/2017, 1C_118/2017 vom 20.3.2018 E. 5.2 mit weiteren Hinweisen).

E. 8.3.4

Die primäre Aufgabe des Gutachtens besteht darin, der Justiz die zur Beurteilung umstrittener Tatsachen notwendigen Fachkenntnisse zur Verfügung zu stellen. Das durch ein ausgewiesenes Fachbüro erstellte Geschwindigkeitsgutachten der F._____ AG, genügt diesen Anforderungen. Es gibt – bezüglich Lärmschutzaspekten unter Verweis und in Kombination mit den ebenfalls fachtechnisch erstellten Lärmschutzberichten 2019 und 2022 – Aufschluss über die Erhebungen auf der Sachverhaltsebene, analysiert die Defizite

und zeigt mögliche Massnahmen im Sinn von Verbesserungsvorschlägen mit Alternativen auf. Dass es die Prüfung der Notwendigkeit und der Verhältnismässigkeit, mithin einer Rechtsfrage, der zuständigen Fachbehörde überlässt, ist rechtsprechungs- und praxisgemäss zulässig. Im Entscheidungsprozess betreffend Geschwindigkeitsbeschränkungen hat das fachtechnische Gutachten nicht zwingend Ausführungen zur Verhältnismässigkeit zu enthalten. Vielmehr obliegt diese Prüfung der rechtsanwendenden Behörde (BGer-Urteil 1C_110/2020 vom 26.11.2020 E. 4.4), die mit den örtlichen Verhältnissen ebenfalls vertraut ist und über verkehrstechnisch versierte Fachleute mit einschlägiger Qualifikation verfügt (vgl. schon LGVE 2019 IV Nr. 5 E. 5.5.2.3). Zudem verlangt das Bundesgericht nicht zwingend ein verwaltungsunabhängiges Gutachten, sondern lässt regelmässig auch Untersuchungsberichte und Gutachten von Verwaltungsstellen zu (BGE 136 II 539 E. 3.1 f.; BGer-Urteil 1C_370/2011 vom 9.12.2011 E. 2.6), womit in diesen Fällen die Verhältnismässigkeitsprüfung ebenfalls den rechtsanwendenden Behörden obliegt. Im Beschluss vom 7. Dezember 2021, auf welchem die angefochtene Verkehrsordnung u.a. fusst, hat die Vorinstanz diese Verhältnismässigkeitsprüfung vorgenommen. Die formellen Voraussetzungen zur fraglichen Verkehrsordnung sind somit erfüllt (vgl. Art. 108 Abs. 4 SSV). Ob sich ernsthafte Einwände gegen die Schlüssigkeit des Gutachtens und der weiteren Fachberichte sowie gegen die Verhältnismässigkeitsbeurteilung durch die Vorinstanz ergeben oder diese in wesentlichen Punkten unvollständig sind, ist im Folgenden im Zusammenhang mit den jeweiligen Sachrügen zu prüfen.

E. 8.3.5

Das Geschwindigkeitsgutachten nennt als Ziele, die mit der Geschwindigkeitsreduktion erreicht werden sollen, die Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger, die Erhöhung der Verkehrssicherheit bei zu geringen Sichtweiten, die Verbesserung des Verkehrsablaufs und die Senkung der Lärmemissionen, insgesamt die Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität für Anwohnende. Aus den weiteren Ausführungen des Gutachtens und der Beurteilung im Beschluss der Vorinstanz vom 7. Dezember 2021 geht hervor, dass die angefochtene Verkehrsordnung massgeblich aus Verkehrssicherheitsgründen, konkret zur Behebung von Gefahren oder zum Schutz bestimmter Strassenbenützer, verfügt wurde (Ziff. 4.1 und 5), weshalb zunächst Ausführungen dazu angezeigt sind (vgl. Art. 108 Abs. 2 lit. a und b SSV). Nachdem die Vorinstanz im Verlauf des Rechtsschriftenwechsels die übermässige Lärmeinwirkung eingehender substanziiert und mit neu aufgelegten Beweismitteln ergänzt hat, ist in einem zweiten Schritt zu prüfen, ob die Anordnung der Temporeduktion zu Recht auch als Lärminderungsmassnahme begründet wird (vgl. Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV). Auf den Herabsetzungsgrund der Verbesserung des Verkehrsablaufs (Art. 108 Abs. 2 lit. c SSV) hat sich die Vorinstanz nicht berufen.

E. 9.1

Die Beschwerdeführer sind in erster Linie der Meinung, die Herabsetzungsgründe von Art. 108 Abs. 2 SSV seien nicht erfüllt. Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit stellen sie die geplante Einführung von Tempo 30 in mehrfacher Hinsicht in Frage. Sie sind im Wesentlichen der Ansicht, im fraglichen Abschnitt der Baselstrasse seien keine besonderen Gefahren im Strassenverkehr oder übermässige Umweltbelastungen vorhanden, die durch eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit vermieden oder vermindert werden müssten oder könnten. Es sei auch keine Notwendigkeit ersichtlich, den Verkehrsablauf mit einer Strassenverkehrsordnung zu verbessern. Weiter bezweifeln sie auch die Verhältnismässigkeit der angeordneten Temporeduktion. Die Vorinstanz habe

zahlreiche mögliche alternative Massnahmen ausser Acht gelassen und keine umfassende, stringente Verhältnisprüfung vorgenommen. Der Beschluss der Vorinstanz beinhalte keine umfassende, einlässliche Beurteilung der Verhältnismässigkeit, sondern enthalte allgemein gültige Aussagen, die auf sämtlichen Strassen angewendet werden könnten. Der erhöhte Anspruch an die Leistungsfähigkeit der verkehrsorientierten Baselstrasse, was bezüglich der Verhältnismässigkeitsprüfung strengere Anforderungen nach sich ziehe, sei unberücksichtigt geblieben. Die Vorinstanz habe auch die geplanten baulichen Massnahmen, mit welchen die behaupteten Gefahrenstellen behoben oder merklich reduziert würden, ausser Acht gelassen und nicht berücksichtigt, dass die heute effektiv gefahrene Geschwindigkeit bereits weit unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h liege.

E. 9.2

Einleitend ist festzuhalten, dass keine Verletzung der Begründungspflicht vorliegt, wenn die Vorinstanz als sachkundige Fachbehörde im Beschluss vom 7. Dezember 2021 Massnahmen, die vom Gutachten ohne eingehendere Beurteilung zwar als mögliche Alternativen beschrieben wurden, welche die Vorinstanz in Würdigung der konkreten Verhältnisse jedoch als nicht umsetzbar beurteilte, nicht explizit im Einzelnen verwarf. Ebenso wenig bedeutet dies allein, dass es an einer Verhältnismässigkeitsprüfung mangelt. Wenn es selbst im Gutachten ausreicht, nicht ausschlaggebende Voraussetzungen oder Massnahmen nur kurz oder summarisch zu erwähnen (E. 8.3.3 hiervor), ist auch die rechtsanwendende Behörde nicht gehalten, jede allenfalls mögliche Massnahme ausdrücklich zu widerlegen. Abgesehen davon stellen mehrere der zusätzlich aufgeführten Massnahmen nicht eigentliche Alternativen zur Geschwindigkeitsreduktion dar, sondern werden im Gutachten als zusätzliche Mittel zur Optimierung des gewünschten Effekts dargestellt. Auf die einzelnen, in den Beschwerden vorgebrachten Alternativmassnahmen wird an gegebener Stelle zurückzukommen sein.

E. 9.3

Die Vorinstanz führte und führt in Übereinstimmung mit dem Geschwindigkeitsgutachten aus, im fraglichen Perimeter konzentrierten sich eine Vielzahl von Nutzungen mit unterschiedlichen Ansprüchen. In den Erdgeschoss befänden sich hauptsächlich Dienstleistungs-, Einkaufs-, Gewerbe- und Gastronomiebetriebe. In den Obergeschossen mehrheitlich Wohnnutzungen. Durch die enge, zusammenhängende Bebauung entlang der Baselstrasse sowie die hohe Verkehrsbelastung (im Jahr 2020 eruiertes bzw. für 2025 prognostizierter durchschnittlicher täglicher Verkehr [DTV] von gut 20'000 Fahrzeugen bei einem Schwerverkehrsanteil von 7,3 %), sei die Aufenthaltsqualität an der Baselstrasse gering. Vom 1. Januar 2016 bis 31. Dezember 2020 seien insgesamt 40 Unfälle (davon drei Unfälle mit Schwerverletzten, 20 Unfälle mit Leichtverletzten und 17 Unfälle ohne Verletzte) registriert worden. Ein Viertel davon seien Auffahrunfälle, sieben Mal habe es Unfälle mit involvierten Fussgängern gegeben. Als Gefahrenstellen, die für die Herabsetzung der Geschwindigkeit ausschlaggebend seien, wurden vom Geschwindigkeitsgutachten und der Vorinstanz insbesondere die etlichen privaten Grundstückzufahrten entlang der Baselstrasse lokalisiert. In Verbindung mit der starken Steigung auf diesen Zufahrten habe dies zur Folge, dass nähernde Verkehrsteilnehmer zu spät gesehen würden. Aufgrund der Baustruktur seien auch die erforderlichen Sichtfelder auf das Trottoir und die Fahrbahn eingeschränkt, was zu erhöhter Kollisionsgefahr führe. Im Weiteren seien mehrere Senkrechtparkfelder über das Trottoir

erschlossen, wobei auch bei diesen die Sichtfelder eingeschränkt seien oder teilweise gänzlich fehlten. Durch die Rückwärtsfahrweise und die teilweise vorhandenen Mauern im Sichtfeld fehle den Fahrzeugführenden die Sicht auf das Trottoir sowie auf Fahrzeuge auf der Strasse. Dies stelle für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere jedoch für den Fuss- und Veloverkehr, ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar und könne Auffahrunfälle bewirken. Weiter fehle für den Anlieferungsverkehr und Güterumschlag der Gewerbenutzungen, für Zügelwagen sowie die Kehrrichtentsorgung der nötige Platz, womit Bereiche der Strassenfläche sowie der Trottoirs für entsprechende Verrichtungen und als Abstellfläche verwendet würden. Dadurch entstünden Sichtbehinderungen für alle Verkehrsteilnehmende und Gefahrenstellen insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, weil das Trottoir und der Strassenrand versperrt seien und der Fussverkehr teils gezwungen sei, auf die Strasse auszuweichen. Aufgrund der zentralen Lage sei entlang der Baselstrasse zudem mit Kindern und älteren Personen zu rechnen, die eines besonderen Schutzes bedürften.

E. 9.4

Auch die Beschwerdeführer anerkennen, dass bei diversen Grundstückzufahrten und der Zufahrt zur Lädelistrasse die erforderlichen Sichtweiten nicht oder nur schwer eingehalten werden können, bestreiten jedoch wirkliche Gefahrenquellen im Zusammenhang mit den Zufahrten und dem Güterumschlag. Bereits mit den im Rahmen des Strassenbauprojekts vorgesehenen Massnahmen könnten – so die Beschwerdeführer – die bezeichneten Gefahren behoben werden. Für den Fussverkehr bestünden auf beiden Strassenseiten sehr breite Gehbereiche, sodass der sichere Fussgängerverkehr jederzeit gewährleistet sei. Mit alternativen Massnahmen wie punktuellen Pfosten (Pole Cone), Unterbindung von Halten auf den Trottoirs und offiziellen Anlieferungsflächen könne das Halten auf den Trottoirs für den Güterumschlag unterbunden oder wenigstens die Gefahren reduziert werden. Die auf die Baselstrasse einbiegenden Fahrzeuge rollten in der Regel im Schritttempo bis auf den Gehstreifen, stoppten dort und fügten sich bei Gelegenheit in den Verkehr auf der Baselstrasse ein. Dies tangiere die sich bereits auf der Baselstrasse befindenden Verkehrsteilnehmer nicht. Zudem könne die Gefahr bei der Zufahrt Lädelistrasse durch Einführung eines Einbahnregimes beseitigt werden.

E. 9.5.1

Eine Gefahr gilt als "nicht rechtzeitig erkennbar" im Sinn von Art. 108 Abs. 2 lit. a SSV, wenn baulich bedingt ungenügende Sichtweiten zu falscher Beurteilung durch den Fahrzeugführer führen können (bspw. Kurven oder Kuppen) und/oder die Strassenanlage vom Fahrzeugführer eine erheblich erhöhte Aufmerksamkeit erfordert (bspw. komplexe Verzweigungen). Der Herabsetzungsgrund nach Art. 108 Abs. 2 lit. a SSV liegt immer dann vor, wenn die an sich geltende Höchstgeschwindigkeit an dieser Stelle nicht der angemessenen Geschwindigkeit entspricht, dieser Umstand den Verkehrsteilnehmenden aber nicht bewusst ist, weil sie die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen.

E. 9.5.2

Die von der Vorinstanz als ausschlaggebend bezeichneten Gefahrenquellen und Sicherheitsdefizite stützen sich wie ausgeführt auf das Geschwindigkeitsgutachten, welches diese im Einzelnen beschreibt und fotografisch dokumentiert. Namentlich die vielen unübersichtlichen, teilweise ansteigenden privaten Grundstückzufahrten stellen ein eigentliches Sicherheitsmanko für alle Verkehrsteilnehmenden entlang der Baselstrasse, insbesondere aber auch für den Langsamverkehr dar. Es ist nachvollziehbar, dass die

Grundstückzufahrten und Zu- und Wegfahrten zu den Senkrechtparkfeldern angesichts der dichten Überbauung und der ungenügenden Sichtweiten einige verkehrliche Konfliktpotenziale bergen und bei allen Verkehrsteilnehmenden zu einer falschen Beurteilung der Verkehrssituation führen können. Daran ändern entgegen der Meinung der Beschwerdeführer auch die breiten Trottoirs entlang der Baselstrasse nichts Wesentliches. Unbestrittenermassen besteht ein potenzieller Konflikt zwischen Fussgängern und den auf die Baselstrasse einmündenden Verkehrsteilnehmern. Die Annahme der Beschwerdeführer, wonach die auf die Baselstrasse einbiegenden Fahrzeuge im Schritttempo bis auf das Trottoir rollten, dort stoppten und sich sodann bei Gelegenheit in den Verkehr auf der Baselstrasse einfügten, ist durch nichts belegt. Es kann nicht darauf vertraut werden, dass Fahrzeugführer stets nur in langsamem Schritttempo auf die Gehbereiche und die Baselstrasse zufahren und vor den Trottoirs anhalten, auch wenn die Geschwindigkeit und Aufmerksamkeit nach der allgemeinen strassenverkehrsrechtlichen Grundregel immer den örtlichen Verhältnissen und lokalen Gegebenheiten anzupassen ist (vgl. Art. 26 Abs. 1 SVG; Art. 4 Abs. 1 VRV). Die Ausführungen der Beschwerdeführer vermögen die gutachterlich festgestellten und auch aus verkehrstechnischer Laiensicht evident vorhandenen Sicherheitsdefizite im Bereich der privaten Grundstückzufahrten sowie der Zu- und Wegfahrt zu den Senkrechtparkfeldern nicht zu widerlegen. Auch die durch den Güterumschlag hervorgerufenen Sichtbehinderungen wirken sich negativ auf die Verkehrssicherheit, namentlich auch der besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmer (vgl. E. 9.7 hiernach), aus; der im Strassenbereich beanspruchte Platz für den Güterumschlag tangiert insbesondere auch den Veloverkehr. Aufgrund der konkreten örtlichen Verhältnisse – enge Bebauungsstruktur, viele Restaurants und Läden mit Auslagen auf dem Trottoir mit regem Publikumsverkehr und Güterumschlag – kann ganz generell davon ausgegangen werden, dass Verkehrsteilnehmer auf der Baselstrasse bei Regelgeschwindigkeit mögliche Gefahren entlang der Strasse aufgrund falscher Beurteilung nicht oder nicht rechtzeitig erkennen (vgl. Art. 108 Abs. 2 lit. a SSV). Was die Beschwerdeführer dagegen anführen, überzeugt nicht.

E. 9.5.3

Schliesslich argumentieren die Beschwerdeführer unter Bezugnahme auf die Unfallstatistik (40 polizeilich registrierte Unfälle vom 1.1.2016-31.12.2020) und die entsprechende Feststellung im Geschwindigkeitsgutachten, dass bei einem Viertel der Unfälle die Hauptursache die Einwirkung von Alkohol oder Betäubungsmitteln gewesen sei und zahlreiche andere Unfälle auf anderes Fehlverhalten zurückzuführen seien. Diese Unfälle seien somit völlig unabhängig von der Höchstgeschwindigkeit, Strassengeometrie oder Infrastruktur erfolgt. Hierzu ist ihnen zu entgegnen, dass die Feststellung eines Sicherheitsdefizits nicht davon abhängig ist, dass sich überhaupt oder eine bestimmte Anzahl Verkehrsunfälle ereignet haben (vgl. BGE 139 II 145 E. 5.6; BGer-Urteile 1C_618/2018 vom 20.5.2019 E. 4.3, 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 5.3). Dennoch ist gestützt auf die konkrete Analyse der Unfalldaten erstellt, dass im Bereich der Einmündung in die Lädelistrasse eine Unfallohäufung vorliegt. Sodann untermauert die konkrete Unfallauswertung die festgestellten und vorstehend beschriebenen Gefahrenstellen und Sicherheitsdefizite, ist doch mit einem Viertel aller Unfälle der Auffahrunfall am häufigsten. Hinzu kamen u.a. immerhin sieben Fussgängerunfälle und vier Einbiege- bzw. Abbiegeunfälle. Bei diesen Unfalltypen liegt es durchaus nahe, dass die dortigen Gefahrenstellen zumindest einen Teil der Unfälle mitverursacht oder begünstigt haben. So oder anders ist die Unfallauswertung für die Feststellung des Sicherheitsmankos hier jedoch

nicht entscheidend.

E. 9.5.4

Zusammenfassend befinden sich im betreffenden Perimeter mehrere situationsspezifische Gefahrenstellen im Sinn von Art. 108 Abs. 2 lit. a SSV, auf die das Geschwindigkeitsgutachten und in der Folge die Vorinstanz Bezug genommen haben. Auf die weiteren, im Gutachten und in den Rechtsschriften thematisierten Gefahrenstellen (Verkehrsfluss, Längsparkfelder, Veloverkehrsführung, Fussgängerstreifen), welche für die Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit nach den Ausführungen der Vorinstanz nicht ausschlaggebend waren, braucht bei dieser Sachlage daher nicht weiter eingegangen zu werden.

E. 9.6

Angesichts des Ermessensspielraums der verfügenden Behörde sind die vom Geschwindigkeitsgutachten gestützten Sicherheitsbedenken für die Interessenabwägung (Verhältnismässigkeitsprüfung) zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit als gewichtig einzustufen.

E. 9.6.1

Als Massnahmen zur Reduktion bzw. Behebung dieser Gefahrenquellen nennt das Gutachten – und gestützt darauf auch die Vorinstanz – in erster Linie die Herabsetzung der Geschwindigkeit. Die Sichtkonflikte bei den Grundstückzufahrten und der Zufahrt Lädelistrasse könnten damit reduziert werden. Es ist gutachterlich festgehalten sowie nachvollziehbar und wird auch von den Beschwerdeführern nicht substantiiert in Abrede gestellt, dass sich mit einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit auf der Baselstrasse einerseits für die zufahrenden Fahrzeuge die geforderte Sichtweite verringert und andererseits das Sichtfeld der langsamer fahrenden Fahrzeugführer auf der Baselstrasse verbreitert, was mit einer erhöhten Aufmerksamkeit bezüglich Gefahren in den seitlichen Bereichen des Strassenraums verbunden ist und einfahrende Fahrzeuge somit früher erkannt werden können. Mit der tieferen Geschwindigkeit reduzieren sich sodann auch die Anhaltesichtweiten und die Anhaltewege, was sich ebenfalls unfallpräventiv auswirkt (sowohl was die Häufigkeit, als auch was die Schwere von Unfällen betrifft). Analoges gilt gemäss Gutachten auch für die bei den Senkrechtparkfeldern lokalisierte Gefahrenquelle. Mit Tempo 30 könnten die Gefahrenquellen insgesamt entschärft werden. Diese allgemeine und mehrfach wissenschaftlich nachgewiesene Erfahrungstatsache ist im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung im interessierenden Perimeter zu beachten und zwar unabhängig davon, dass sie generell auch für andere Strassenabschnitte angeführt werden kann.

E. 9.6.2

Ferner mag es zwar zutreffen, dass die Gefahr bei der Zufahrt Lädelistrasse auch mit einem Einbahnregime reduziert werden könnte, wie dies das Gutachten als alternative Massnahme vorschlägt. Selbst wenn es allerdings zuträfe, dass mit dieser Massnahme die Gefahr an dieser Stelle in genügendem Ausmass reduziert würde, sodass isoliert betrachtet eine Geschwindigkeitsreduktion entbehrlich wäre, so änderte dies nichts daran, dass zahlreiche weitere Gefahrenquellen und Sicherheitsdefizite im Zusammenhang mit den weiteren Grundstückzufahrten und den Senkrechtparkfeldern bestehen blieben. Die Aufhebung von Grundstückzufahrten als mögliche Variante zur Geschwindigkeitsreduktion hält die Vorinstanz – in zwar knapper, aber sachgerechter Abwägung der betroffenen Interessen –

für nicht umsetzbar und damit als konkret untauglich, weil die privaten Grundstückzufahrten zur Erschliessung notwendig und aufgrund der engen Bebauungsstruktur nicht normgerecht angepasst und daher nicht anders organisiert werden könnten. Analoges gilt aufgrund der ohnehin engen Bebauungsstruktur auch für die Senkrechtparkfelder. Die Beschwerdeführer haben denn auch nichts vorgebracht, was diese Argumentation zu entkräften vermöchte.

E. 9.6.3

Ein durchgehendes Halteverbot, punktuelle Pfosten (Pole Cone) oder offizielle Anlieferungsflächen entlang der Baselstrasse würden die zahlreichen Laden- und Restaurantbetreiber und auch die Anwohner in ihren Nutzungen unzumutbar einschränken und wurden von der Vorinstanz daher zu Recht nicht als verhältnismässige Alternativen betrachtet. Zwar könne der Einsatz von Pfosten als Mittel zur Unterbindung von Güterumschlag bzw. Halten an neuralgischen Stellen eingesetzt werden. Es leuchtet aber ein, dass sich das Problem dadurch räumlich bloss verschieben und an einer anderen Stelle auftreten könnte, da insgesamt der notwendige Platz dafür fehle. Die vom Gutachten pauschal angeführten grundsätzlich möglichen Alternativen erweisen sich unter den konkreten örtlichen Umständen daher nicht als taugliche mildere Massnahmen, sodass die Vorinstanz sie zu Recht verworfen hat. Wenngleich die Konflikte mit Bezug auf den Güterumschlag mit einer Geschwindigkeitsreduktion aufgrund der konkreten örtlichen Verhältnisse nicht gänzlich vermieden werden können, so werden doch die damit verbundenen Unfallgefahren aufgrund der reduzierten Anhaltesichtweiten und -wege verringert, wie auch gutachterlich festgehalten wurde. Mit Sicherheit ist diese Massnahme unter Verhältnismässigkeitsaspekten der Verkehrssicherheit zuträglich, was gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung genügend ist (BGer-Urteil 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 4.4.1).

E. 9.6.4

Daran ändert entgegen der Ansicht der Beschwerdeführer auch nichts, dass das heute schon effektiv mehrheitlich gefahrene Geschwindigkeitsniveau gemäss Geschwindigkeitsgutachten und dem Lärmschutzbericht 2019 bei V85 (d.h. die Geschwindigkeit, die von 85 % der erfassten Fahrzeuge nicht überschritten wird) ca. 40 km/h tags und 45 km/h nachts, somit durchschnittlich bei 43 km/h liegt. Mit jeder Herabsetzung der Geschwindigkeit verringern sich zufolge besserer Sichtweiten und kürzerer Anhaltewege gemäss allgemeiner Lebenserfahrung Unfallhäufigkeit und -schwere, womit die Massnahme der Verkehrssicherheit zuträglich ist, was – wie bereits erwähnt – genügt. Ausserdem führt allein die Anordnung einer tieferen Höchstgeschwindigkeit auch zu einer Reduktion der effektiv gefahrenen Geschwindigkeit, sodass auch ein V85-Wert von 43 km/h die Anordnung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen nicht ausschliesst (BGE 139 II 145 E. 5.9).

E. 9.7

In Bezug auf den alternativen Reduktionsgrund des besonderen Schutzbedürfnisses von bestimmten Strassenbenützern im Sinn von Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV ist Folgendes zu erwägen: Ein solches Schutzbedürfnis haben – wie hier – im Innerortsbereich Fussgängerinnen und Fussgänger ganz allgemein, spezifisch aber Kinder und ältere Personen aufgrund ihrer vergleichsweise reduzierten kognitiven Fähigkeiten, sodass sie oft nicht rechtzeitig auf Gefahren des motorisierten Verkehrs reagieren (vgl. Rohner, a.a.O., S.

131; Schaffhauser, a.a.O., S. 55). Wenn die Vorinstanz ausführt, dass sich entlang der Baselstrasse viele Kinder, Eltern mit Kinderwagen und ältere Personen bewegen, erscheint dies mit Blick auf das belebte, multikulturelle Quartier mit vielen Wohnungen und zahlreichen Einkaufsläden, Restaurants und anderen Gastronomieangeboten sowie auch Bushaltestellen im betreffenden Perimeter durchaus glaubhaft, auch wenn sich im betroffenen Abschnitt kein Schulhaus und kein Altersheim befindet. Diese spezifisch schutzbedürftigen Strassenbenützer haben Anspruch auf sichere Wege, Kinder im Besonderen zusätzlich auch auf selbständige und sichere Schulwegbewältigung. Mit den unübersichtlichen Grundstückzufahrten, dem Güterumschlag auf den Gehwegbereichen, welchem sie notfalls über die Strasse ausweichen müssen, und welcher die Sicht der Verkehrsteilnehmer auf der Baselstrasse einschränkt und behindert, liegen trotz breiter Trottoirs und mehreren Fussgängerstreifen derart komplexe Verkehrsverhältnisse vor, dass die Sicherheit dieser spezifisch schutzbedürftigen Strassenbenützer als ungenügend zu werten ist. Angesichts der vorherrschenden Gefahren und der teilweise unübersichtlichen Verhältnisse ist der Handlungsbedarf zur Entschärfung dieser Gefahren für die besonders schutzbedürftigen Personengruppen vorhanden. Dass dieses erhöhte Schutzbedürfnis besonders gefährdeter Personengruppen mit alternativen Massnahmen nicht erreicht werden kann, wurde im Zusammenhang mit den Gefahrenquellen bereits ausgeführt (E. 9.6.1 ff. hiervor). Auch der Herabsetzungsgrund von Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV ist somit zu bejahen.

E. 9.8.1

Auch wenn das Geschwindigkeitsgutachten keine einlässliche Auseinandersetzung bezüglich Gefahren und möglicher Behebungsmassnahmen enthält und sich teilweise in blosser Auflistung von allenfalls in Frage kommenden Alternativmassnahmen erschöpft, ohne deren Umsetzbarkeit sowie Vor- und Nachteile anhand der konkreten Verhältnisse zu beurteilen, und auch die Verhältnismässigkeitsprüfung der Vorinstanz im Beschluss vom 7. Dezember 2021 relativ kurz ausgefallen ist, belegen das Gutachten und gestützt darauf der Beschluss der Vorinstanz vom 7. Dezember 2021, dass im betroffenen Abschnitt der Baselstrasse nicht anders behebbare Gefahrenstellen vorliegen (Art. 108 Abs. 2 lit. a SSV) und bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV), was mit der ergänzenden Argumentation im Rahmen des vorliegenden Rechtsschriftenwechsels zusätzlich untermauert wird. Es gibt keine Anhaltspunkte, von den sachbezogenen, plausiblen Erwägungen der zuständigen Fachpersonen der Vorinstanz abzuweichen, zumal ihnen diesbezüglich ein grosser Ermessensspielraum zuzugestehen ist. Entscheidend ist, dass die Vorinstanz gestützt auf das Geschwindigkeitsgutachten über die nötigen Informationen zur Beurteilung der Sicherheitsdefizite und deren Behebungsmöglichkeiten verfügte, was hier aufgrund aller Umstände zu bejahen ist. Mit Blick auf die verschiedenen situationsspezifischen Gefahrenstellen ist mit einer Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ein gutachterlich ausgewiesener Sicherheitsgewinn in verschiedener Hinsicht zu erwarten, dies trotz bereits heute effektiv gefahrener Geschwindigkeit (V85) von durchschnittlich rund 43 km/h, von welcher im Übrigen auch das Geschwindigkeitsgutachten ausging. Von den verkürzten Anhaltewegen und der damit einhergehenden reduzierten Kollisionswahrscheinlichkeit und -schwere profitieren namentlich auch die spezifisch gefährdeten Personengruppen besonders stark (vgl. Fachbroschüre des bfu [Beratungsstelle für Unfallverhütung] zu Tempo-30-Zonen, Bern 2019, S. 20). Mit der Geschwindigkeitsherabsetzung können die beschriebenen Sicherheitsdefizite nachgewiesenermassen zumindest reduziert werden, womit die Signalisation von Tempo 30

den hoch einzustufenden klassischen Polizeigütern Sicherheit und Gesundheit dient. Mit einer Massnahme können somit gleichzeitig mehrere Gefahren vermindert und kann damit für sämtliche Verkehrsteilnehmende die Verkehrssicherheit erhöht werden. Andere Massnahmen mit vergleichbarem Erfolg bei milderer Eingriffsintensität sind keine ersichtlich oder hinreichend dargetan. Wenn die Beschwerdeführer argumentieren, dass die Vorinstanz die im Rahmen des Strassenprojekts geplanten alternativen Massnahmen wie die Aufhebung der Längsparkfelder, die Zusammenfassung der Fussgängerstreifen etc., die bereits eine Gefahrenminderung bewirkten, bei ihrer Verhältnismässigkeitsbeurteilung ausser Acht gelassen habe, trifft dies nicht zu. Die Vorinstanz plant deren Umsetzung, was aber nicht bedeutet, dass deshalb keine weiteren Massnahmen erforderlich sind, um die Sicherheitsdefizite nicht nur punktuell, sondern entlang des ganzen Perimeters nachhaltig und in stärkerem Umfang zu reduzieren. Die Geschwindigkeitsherabsetzung ist somit zur Reduktion der nachgewiesenen Sicherheitsdefizite wie auch im Hinblick auf das besondere Schutzbedürfnis bestimmter Strassenbenützer als nötig, zweckmässig und zumutbar zu erachten (Art. 108 Abs. 4 SSV), zumal keine entgegenstehenden öffentlichen und privaten Interessen von ähnlicher Tragweite auszumachen sind (dazu: E. 12 und 13.1 hiernach).

E. 9.8.2

Weil beide Herabsetzungsgründe nach Art. 108 Abs. 2 lit. a und b SSV kumuliert vorliegen, ist ferner von einem besonders gewichtigen Schutzbedürfnis auszugehen, was den Ermessensspielraum der zuständigen Behörde nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung einschränkt (vgl. BGE 139 II 145 E. 5). Mit Blick darauf und weil sich die Vorinstanz im Laufe dieses Rechtsmittelverfahrens zur weiteren Begründung der Geschwindigkeitsreduktion verstärkt auch auf die übermässige Lärmbelastung und daher Tempo 30 als Lärminderungsmassnahme berief, ist im Folgenden zu prüfen, ob auch noch der Herabsetzungsgrund von Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV erfüllt ist; dies, auch wenn die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV alternativ und damit je für sich genügend sind und vorstehend bereits bejaht wurde, dass Verkehrssicherheitsgründe die umstrittene Temporeduktion rechtfertigen. Denn die Wahl einer Massnahme hat im Rahmen einer gesamthaften Interessenabwägung zu erfolgen (BGer-Urteil 1C_618/2018 vom 20.5.2019 E. 5.5). 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.). Daraus folgt auch, dass die Massnahmen den Anforderungen von Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV gesamthaft zu genügen haben (BGE 150 II 444 E. 6.4). Je mehr Reduktionsgründe nach Art. 108 Abs. 2 SSV tatsächlich zu bejahen sind, umso mehr erscheint eine Geschwindigkeitsreduktion auch unter Verhältnismässigkeitsaspekten als angezeigt. In dem Zusammenhang ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass die angefochtene Verkehrsordnung erging, nachdem der aktualisierte Lärmschutzbericht 2022 erstellt worden war. Dass die Vorinstanz – wie im Geschwindigkeitsgutachten unter Ziff. 4.4 gestützt auf den Lärmschutzbericht 2019 empfohlen – nach ihrem Beschluss vom 7. Dezember 2021 einen aktualisierten Lärmschutzbericht einholte, zeigt nachgerade auf, dass sie zusätzlich zur Beurteilung unter Verkehrssicherheitsgründen die Verhältnismässigkeit der Geschwindigkeitsherabsetzung auch unter lärmrechtlichen Gesichtspunkten eingehend klären wollte. Der Vorwurf der fehlenden Verhältnismässigkeitsprüfung verfängt auch in dem Zusammenhang nicht.

E. 10.1

Im Kontext mit der Geschwindigkeitsreduktion als Lärminderungsmassnahme bestreiten die Beschwerdeführer die Verhältnismässigkeit der Massnahme, im Speziellen deren Eignung und Erforderlichkeit. Sie berufen sich auf die effektiv (tagsüber) gefahrene Geschwindigkeit V85 von 40 km/h, weshalb mit Tempo 30 nur sehr bedingt eine wahrnehmbare akustische Wirkung zu erzielen sei, was sich auch aus beiden Lärmschutzberichten ergebe. Tagsüber sei die Temporeduktion gemäss den vorinstanzlichen Berechnungen nicht wahrnehmbar und selbst in der Nacht hätte die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit aufgrund der bereits sehr tiefen tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit eine ausserordentlich begrenzte Wirkung auf die Lärmemissionen. Dies gelte umso mehr, als die Vorinstanz bei ihren Berechnungen in der Duplik sogar noch einen höheren Anteil an akustisch lauten Fahrzeugen in der Nacht verwendet habe, als gemäss den statistischen Angaben des Lärmschutzberichts 2022 angezeigt gewesen wäre. Aufgrund der unausgereiften Berechnungsmethode der Vorinstanz und der Nichtberücksichtigung des beim Projekt Baselstrasse tatsächlich verwendeten Deckbelags sei also noch nicht einmal sicher, ob die errechnete, ohnehin höchstens in der Nacht wahrnehmbare und ausserordentlich begrenzte Veränderung der Lärmemission überhaupt tatsächlich so eintreten würde. Mit einem zeitgemässen lärmarmen Deckbelag gemäss der Best-Practice-Liste des Bundes (vgl. <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/fachinformationen/massnahmen-gegen-laerm/massnahmen-gegen-strassenlaerm/laermarme-strassenbelaege.html>, zuletzt besucht am 17.12.2024) könne der Strassenlärm im fraglichen Abschnitt um 8 dB(A) bis gar 10 dB(A) reduziert werden. Schon im Lärmschutzbericht 2019 sei der Einbau eines akustisch besseren Belags als des geplanten empfohlen worden. Bei ihren Berechnungen gehe die Vorinstanz stets von der Wirksamkeit der Deckbeläge aus, die sie zum Ende ihres jeweiligen Lebenszyklus aufwiesen, wenn sie ohnehin ersetzt werden müssten. Die Wirksamkeit in all den vielen Jahren vorher sei aber erheblich grösser, weshalb die Massnahme ausreiche und eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit hinfällig werde. Eine Abweichung von der Höchstgeschwindigkeit sei daher auch in diesem Zusammenhang weder notwendig, noch zweck- oder verhältnismässig. Zudem würde es bei einer Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit an den Grenzen der Tempo-30-Zone auf Grund der entsprechenden Beschleunigungsmanöver zu einer im Vergleich zu heute erhöhten Umweltbelastung durch Lärm und Schadstoffe kommen.

E. 10.2

Gemäss Art. 11 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG; SR 814.01) wird Lärm durch Massnahmen an der Quelle begrenzt (Emissionsbegrenzungen). Unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung sind Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Vorsorgeprinzip; Abs. 2). Die Emissionsbegrenzungen werden verschärft, wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig werden (Abs. 3). Als Massnahmen zur Emissionsbeschränkung fallen die in Art. 12 Abs. 1 USG genannten Vorschriften in Betracht, namentlich also alle Arten von Bau-, Ausrüstungs-, Verkehrs- und Betriebsvorschriften (Art. 12 Abs. 1 lit. b und c USG). Zu den Verkehrsvorschriften gehören u.a. Geschwindigkeitsreduktionen. Für die Beurteilung der schädlichen oder lästigen Einwirkungen legt der Bundesrat durch Verordnung Immissionsgrenzwerte (IGW) fest (Art. 13 Abs. 1 USG). Bestehende ortsfeste Anlagen, die den gesetzlichen Vorgaben nicht entsprechen, müssen saniert werden (Art. 16 USG), und zwar so weit, als dies

technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist: dabei müssen grundsätzlich die IGW eingehalten werden (Art. 13 Abs. 2 der Lärmschutz-Verordnung [LSV; SR 814.41]). Nach der ausdrücklichen Bestimmung von Art. 13 Abs. 3 LSV gibt die Vollzugsbehörde den Massnahmen, welche die Lärmerzeugung verhindern oder verringern, den Vorzug gegenüber Massnahmen, die lediglich die Lärmausbreitung verhindern oder verringern, sofern keine überwiegenden Interessen entgegenstehen. Würde die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen oder stehen ihr überwiegende Interessen entgegen, können Erleichterungen gewährt werden (Art. 17 USG; Art. 14 LSV). Dies setzt eine gesamthafte Interessenabwägung voraus (vgl. Schrade/Wiestner, in: Komm. zum Umweltschutzgesetz, Art. 17 N 19). Die Gewährung von Erleichterungen zur Überschreitung der IGW in einer bestimmten Situation ist eine Ausnahmegewilligung, deren Erteilung nur in Sonderfällen erfolgen soll und restriktiv gehandhabt werden muss (Schrade/Wiestner, a.a.O., Art. 17 N 2 und 14; zum Ganzen: BGer-Urteile 1C_117/2017, 1C_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). Sie setzt voraus, dass die in Betracht kommenden Sanierungsmassnahmen und ihre Auswirkungen hinreichend geprüft wurden. Allerdings 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 (BGer-Urteile 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 2.1, 1C_74/2012 vom 19.6.2012 E. 3.1, nicht publiziert in BGE 138 II 379).

E. 10.3.1

Schon im Lärmschutzbericht 2019 stellte die DA. _____ AG fest, dass – basierend auf einer Verkehrsprognose für das Jahr 2020 – die IGW für Strassenlärm gemäss Ziffer 2 von Anhang 3 der LSV im Bereich des vorliegend relevanten Strassenabschnitts auch mit dem Einbau eines lärmoptimierten Belags und lärmoptimierten Beton-Fahrbahnhaltestellen sowohl am Tag als auch in der Nacht überschritten sind (Empfindlichkeitsstufe III, IGW von 65 Lr in dB[A] tags und 55 Lr in dB[A] nachts). Überwiegend seien sogar die Alarmwerte überschritten (Alarmwert 70 Lr in dB[A] tags und 65 Lr in dB[A] nachts). Nur bei einem Gebäude sei der IGW eingehalten. Es wurde empfohlen, eine Signalisation von Tempo 30 als weitere mögliche Lärmschutzmassnahme detailliert zu prüfen, auch wenn deren akustische Wirkung mit Blick auf das deutlich unter 50 km/h liegende Geschwindigkeitsniveau (V85 tags 40 km/h und nachts 45 km/h) beschränkt sein dürfte. Es könne davon ausgegangen werden, dass der Mittelungspegel L_{eq} nur um ca. 1,5 dB(A) sinken werde, wobei die Reduktion beim in der Regel subjektiv wahrgenommenen Maximalpegel L_{max} erfahrungsgemäss etwas grösser sei. Gestützt auf diesen Lärmschutzbericht empfahl auch das Geschwindigkeitsgutachten, Tempo 30 zur Verminderung übermässiger Lärmbelastung zu prüfen. Verschiedene Untersuchungen zur Lärmwirkung der gefahrenen Geschwindigkeit bestätigten die lärmreduzierende Wirkung von Tempo 30 statt Tempo 50, wobei die Wirkung aufgrund verschiedener Faktoren sehr unterschiedlich und für jeden Strassenabschnitt separat zu beurteilen sei. In ihrer Beurteilung vom 7. Dezember 2021 hielt die Vorinstanz unter der Überschrift "Umweltbelastung" und in Bezugnahme auf das Geschwindigkeitsgutachten und den Lärmschutzbericht 2019 die Prüfung von Tempo 30, eines lärmarmen Belags sowie eine allfällige Kombination beider Massnahmen für angezeigt.

E. 10.3.2

In der Folge erstattete die D. _____ AG am 24. August 2022 einen aktualisierten und entsprechend ergänzten Lärmschutzbericht. Im Lärmschutzbericht 2022 wird der Abschnitt zwischen SBB-Überführung und Kreisel Kreuzstutz in Absprache mit der Vorinstanz als wesentliche Anlageänderung behandelt, was im Rahmen der vorliegenden Beurteilung der Verkehrsanordnung nicht weiter zu prüfen und auch nicht bestritten ist. Die Lärmermittlung für den Zustand mit und ohne Projekt erfolgte basierend auf einer Verkehrsprognose für das Jahr 2025, wobei auf die Verkehrszählung 2019 abgestellt wurde. Zur Lärmberechnung wurde im Unterschied zum Lärmschutzbericht 2019 (Berechnungsmodell StL-86+) das akustische Emissionsmodell sonROAD18 und das Ausbreitungsmodell der Norm ISO 9613-2 angewendet. Beide Modelle empfiehlt das Bundesamt für Umwelt (BAFU) seit 1. Juli 2023 für sämtliche Anwendungszwecke im Zusammenhang mit Strassenlärm (vgl. Vollzugshilfe 2023 des Bundesamts für Umwelt [BAFU] zum Strassenlärm-Berechnungsmodell sonROAD18 Ziff. 2.1 [nachfolgend: Vollzugshilfe sonROAD18], abrufbar über <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/publikationen-studien/publikationen/uv-2314-sonroad18-modellempfehlungen.html>, zuletzt besucht am 17.12.2024). Der Lärmschutzbericht 2022 basiert also auf den neuesten Entwicklungen von Wissenschaft und Technik im Bereich der Strassenlärmemittlung und berücksichtigt insofern auch die in diesem Kontext ergangene neuere Bundesgerichtsrechtsprechung (vgl. namentlich BGer-Urteil 1C_589/2014 vom 3.2.2016 E. 5.1 und 5.5). Gemäss diesen aktualisierten Berechnungen bleiben die IGW auch mit den geplanten Lärmschutzmassnahmen, konkret Tempo 30, lärmarmen Deckbelag vom Typ SDA 8-12 und Bus-Fahrbahnhaltestellen in Beton, mehrheitlich überschritten, jedoch nicht mehr die Alarmwerte. Bei drei Gebäuden mit ausschliesslicher Büronutzung können die IGW eingehalten werden. Im Mittel könne bei den einzelnen Gebäuden tagsüber mit einer rund 2,5 dB(A) geringeren Lärmbelastung gerechnet werden, was akustisch in etwa einer Halbierung der Verkehrsmenge entspreche. Weiter bestätigt der Lärmschutzbericht 2022 das bereits im ersten Lärmschutzbericht 2019 erhobene Geschwindigkeitsniveau V85, das für die Verkehrssicherheit relevant ist, und führt zudem noch den mittleren statistischen Wert V50 tags/nachts von 33/38 km/h auf, was gemäss der Vollzugshilfe sonROAD18 Ziff. 2.3, wonach sich der mittlere Wert V50 für sonROAD18 als akustisch relevante Geschwindigkeit eignet, nicht zu beanstanden ist. Zwar räumt auch der Lärmschutzbericht 2022 ein, dass mit einer beschränkten akustischen Wirkung der Tempo-30-Zone gerechnet werden müsse, weil die heute signalisierte Geschwindigkeit von 50 km/h mehrheitlich kaum gefahren werde. Basierend auf bisherigen Erfahrungen könne davon ausgegangen werden, dass der Mittelungspegel Leq dadurch um knapp 2 dB(A) sinken werde. Die Reduktion beim Maximalpegel Lmax sei erfahrungsgemäss etwas grösser. Subjektiv wahrgenommen werde in der Regel eine Reduktion des Pegels Lmax. Deshalb sei eine Tempo-30-Zone aus Lärmschutzgründen zu unterstützen. Hinsichtlich Wirksamkeit der Lärmschutzmassnahmen (lärmarmen Deckbelag des Typs SDA 8-12 und Temporeduktion) kommt der Lärmschutzbericht 2022 zum Schluss, dass ca. 1'300 Personen profitieren, weil die Lärmbelastung bei 27 Gebäuden unter den Alarmwert gesenkt werden könne. Bezogen auf den Zustand 2025 mit Projekt(-massnahmen) verblieben im Untersuchungsperimeter noch ca. 420 Wohnungen mit ca. 1'250 Personen von übermässigen Lärmbelastungen betroffen, wobei der Alarmwert nicht mehr erreicht bzw. überschritten werde.

E. 10.3.3

Gemäss den eigenen Berechnungen der Vorinstanz in der Duplik zeigt die Lärmermittlung mit sonROAD18, ausgehend von der heute gefahrenen mittleren statistischen

Geschwindigkeit von V50 tags/nachts = 33/38 km/h auf eine künftig angenommene gefahrene Geschwindigkeit von V sign. = 30 km/h, dass im Tageszeitraum eine Wirkung von -0.6 dB(A) und im Nachtzeitraum von -1.8 dB(A) erwartet werden dürfe. Weiter führt die Vorinstanz – auch unter Verweis auf den Lärmschutzbericht 2022 – aus, selbst mit der Kombination des vorgesehenen lärmarmen Belags SDA 8-12 und der Temporeduktion auf 30 km/h könnten die IGW nicht eingehalten werden.

E. 10.4.1

Eine übermässige Umweltbelastung im Sinn der Umweltschutzgesetzgebung, zu deren Verminderung die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden kann (Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV) bzw. muss (Art. 16 USG), ist mit den überschrittenen IGW und teilweise überschrittenen Alarmwerten gutachterlich nachgewiesen und wird auch von den Beschwerdeführern nicht infrage gestellt. Die Reduktion der Lärmbelastung im betroffenen Perimeter ist daher von Gesetzes wegen notwendig. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung stellt die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich eine geeignete Massnahme der Emissionsbegrenzung an der Quelle bei sanierungsbedürftigen Strassen dar (BGE 139 II 145 E. 4.2; BGer-Urteile 1C_574/2020 vom 9.2.2023 E. 6.4 und 6.6, 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 4.2, 1C_589/2014 vom 3.2.2016 E. 5.3), hängt doch die Lautstärke vorbeifahrender Motorfahrzeuge – neben anderen Faktoren – wesentlich von der gefahrenen Geschwindigkeit ab. Dasselbe gilt für den Einbau eines lärmarmen Strassenbelags als Sanierungsmassnahme. Die lärmvermindernde Auswirkung einer Temporeduktion ist bei lärmarmen SDA 4-Belägen im Vergleich zu konventionellen Belägen zwar etwas kleiner, da die Temporeduktion zu einer Minderung des Rollgeräuschs führt und bei konventionellen Belägen der Rollgeräuschanteil höher ist als bei lärmarmen SDA 4-Belägen (vgl. Lärmwirkung kombinierter Lärmschutzmassnahmen: Tempo 30 und lärmarme Beläge, <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/fachinformationen/massnahmen-gegen-laerm/massnahmen-gegen-strassenlaerm/geschwindigkeitsreduktion.html>, zuletzt besucht am 17.12.2024). Die Kombination eines lärmarmen Belags mit einer Temporeduktion auf 30 km/h ändert jedoch nichts an der grundsätzlichen Eignung der Geschwindigkeitsreduktion als Lärminderungs-massnahme. Tempolimiten können auch herabgesetzt werden, wenn daneben noch andere Massnahmen zur Lärmreduktion verfügbar sind. Die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nach Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV sind nämlich bereits dann erfüllt, wenn die Geschwindigkeitsbegrenzung – wie im hier zu beurteilenden Fall – eine (gewisse) Reduktion des Beurteilungspegels Lr und damit der Umweltbelastung bewirken kann (BGer-Urteile 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 4.3.1, 1C_589/2014 vom 3.2.2016 E. 6.3; vgl. auch den Wortlaut von Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV). Ob mit der Massnahme der IGW eingehalten werden kann, ist nicht entscheidend. Das öffentliche Interesse an der Reduktion einer sehr hohen oder hohen Lärmbelastung, wie sie hier mit den überschrittenen IGW vorliegt, ist höher einzustufen, als eine Reduktion in gleicher oder ähnlicher Höhe bei tieferer Lärmbelastung, mit welcher die IGW eingehalten werden können. Dem halten die Beschwerdeführer nichts Substanzielles entgegen. Abgesehen von ihren materiellen Einwänden stellen die Beschwerdeführer namentlich weder die Vollständigkeit noch die Schlüssigkeit des Lärmschutzberichts 2022 grundsätzlich infrage, weshalb sich Weiterungen hierzu erübrigen. Aus diesem Grund und weil auch mit den projektierten Lärminderungs-massnahmen die IGW weitestgehend überschritten bleiben, erweist sich die Temporeduktion auf 30 km/h, die im massgeblichen Perimeter unbestrittenermassen sowohl tagsüber als auch nachts zu einer gewissen

Lärmreduktion führt, als grundsätzlich geeignete Lärminderungsmaßnahme, und zwar unabhängig vom genauen Mass der immissionsseitigen Reduktion. Nach neueren Studien kann jede Maßnahme, die zu einer Reduktion der Lärmbelastung beiträgt, und sei sie noch so gering oder scheinbar unbedeutend, potenziell auch den Gesundheitszustand der Bevölkerung verbessern (BGer-Urteile 1C_27/2022 vom 20.4.2023 E. 11.2, 1C_574/2020 vom 9.3.2023 E. 6.4, beide mit Hinweisen). Dass die heute effektiv gefahrene Geschwindigkeit (V85) rund 10 km/h (tagsüber) bzw. 5 km/h (nachts) unter der signalisierten Höchstgeschwindigkeit liegt, ändert daran entgegen der Ansicht der Beschwerdeführer somit nichts. Im Übrigen berücksichtigt auch der Lärmschutzbericht 2022 bei seiner Prognose, dass der Mittelungspegel L_{eq} um knapp 2 dB(A) sinken dürfte, die heute tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit. Vor diesem Hintergrund ist auch unerheblich, ob die Lärmreduktion tagsüber im grundsätzlich nicht wahrnehmbaren Bereich von -0,6 dB(A) oder im Mittel bei -2 oder gar -2,5 dB(A) liegt, wie im Lärmschutzbericht 2022 festgehalten wurde. Massgebend ist allein, dass mit den geplanten Maßnahmen durchwegs tiefere Lärmbelastungen, die weitgehend immer noch über den IGW liegen, resultieren, worauf auch die Vorinstanz verweist. Auf den – im Übrigen nicht weiter begründeten – Vorwurf der Beschwerdeführer, die in der Duplik angegebenen Werte zur Lärmreduktion beruhten auf einer unausgereiften Berechnungsmethode der Vorinstanz, braucht damit nicht weiter eingegangen zu werden. Aus demselben Grund schadet es auch nicht, dass die vorinstanzlichen Berechnungen mit Blick auf die Werte gemäss Lärmschutzbericht 2022 auch für das Gericht nicht in allen Teilen nachvollziehbar erscheinen. Soweit die Beschwerdeführer schliesslich pauschal die Eignung infrage stellen, weil es an den Grenzen der Tempo-30-Zone mit den entsprechenden Beschleunigungsmanövern zu einer im Vergleich zu heute erhöhten Belastung durch Lärm und Schadstoffe käme, verweist die Vorinstanz in schlüssiger Weise auf die Tatsache, dass die Tempo-30-Zone im Westen an den Kreisverkehrsplatz Kreuzstutz und im Osten an eine Kurve bzw. Lichtsignalanlage grenzt, sodass dort keine oder kaum Beschleunigungsvorgänge zu erwarten sind.

E. 10.4.2

Wie bereits ausgeführt wurde, betonen beide Lärmschutzberichte die lärmrechtliche Bedeutung einer Reduktion des Maximalpegels und empfehlen daher die Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen zu prüfen bzw. unterstützen eine solche. Ergänzend führt die Vorinstanz an, bei den ausgewiesenen Werten V85 tags/nachts = 40/45 km/h an der Baselstrasse könne geschlossen werden, dass zwischen dem statistischen Bereich von V85 zu V50 ein Potenzial am Tag und in der Nacht von je 7 km/h bestehe, dies obwohl V85 bei der akustischen Beurteilung keine direkte Relevanz habe. Sowohl die Senkung von -0.6 dB(A) tagsüber und insbesondere von -1.8 dB(A) in der Nacht wirkten sich lärmmindernd aus, wobei nachts markante Auswirkungen auf die Aufwachreaktionen gegeben seien. Eine Geschwindigkeitsherabsetzung von Tempo 50 auf Tempo 30 könnte die höheren Geschwindigkeiten entscheidend beeinflussen, d.h. mit Tempo 30 könnte auch die Geschwindigkeitsklasse V85 merklich beeinflusst werden. Dies dürfte sich insbesondere für den Nachtzeitraum positiv auswirken. Eine Temporeduktion sei auch deshalb als notwendig zu erachten. Diese Ausführungen stehen mit der entsprechenden bundesgerichtlichen Rechtsprechung im Einklang. Für die Frage, ob vorsorgliche Emissionsbegrenzungen nach Art. 11 Abs. 2 USG und Art. 8 Abs. 1 LSV zu treffen sind, kommt diesen lärmintensiven Einzelereignissen Bedeutung zu. Wie ausgeführt sind nach der genannten Bestimmung Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu

begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (BGer-Urteile 1C_350/2019 vom 16.6.2020 E. 4.4, 1C_568/2017 vom 7.3.2019 E. 3.1). Die Wahrnehmungsschwelle von 1 dB(A) bezieht sich auf den Beurteilungspegel, der massgebend ist für die Frage, ob eine übermässige Lärmbelastung vorliegt. Es ist im Rahmen der Beurteilung der effektiven Lärmsituation jedoch nicht allein ausschlaggebend, um wie viel der Mittelungspegel gesenkt werden kann. Unter Verhältnismässigkeitsgesichtspunkten, konkret im Kontext mit der Erforderlichkeit und Zumutbarkeit, ist auch bedeutsam, ob zusätzlich zur Reduktion des Mittelungspegels Veränderungen der Maximalpegel (Lärmspitzen) oder der Flankensteilheit des Schallpegels erreicht werden können (vgl. auch LGVE 2019 IV Nr. 5 E. 5.5). Veränderungen in der Störwirkung auf die Anwohnerinnen und Anwohner wirken sich positiv auf deren Wohlbefinden aus, denn laute Einzelereignisse führen zu Aufwach- und Stressreaktionen, auch wenn sie sich im Mittelungspegel kaum niederschlagen (vgl. 1C_350/2019 vom 16.6.2020 E. 4.4, 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 4.3.5). Je schneller der Schalldruckpegel eines Lärmereignisses ansteigt, umso ausgeprägter sind die physiologischen Reaktionen einer schlafenden Person und umso störender wird der Lärm empfunden (vgl. dazu bereits BGE 137 II 58 E. 5.3.4). Messungen bei Pilotversuchen in der Schweiz wie auch im Ausland haben gezeigt, dass die Temporeduktion von 50 auf 30 km/h zu einer deutlichen Senkung der Maximalpegel führt; insbesondere treten die kritischen Pegelbereiche oberhalb von 65 dB(A) weniger häufig auf. Gleichzeitig steigen die Schalldruckpegel einer Fahrzeugvorbeifahrt weniger steil an, wodurch sich eine geringere Belästigung ergibt. Nehmen aufgrund der Einführung von Tempo 30 die Schallpegel von Einzelereignissen in der Nacht markant ab (wesentlich weniger laute Vorbeifahrten) oder sinken die Schallpegelanstiege derart, dass die Anwohner in ihrem Schlaf erheblich weniger beeinträchtigt werden, so bedeutet dies eine spürbare Verbesserung. Dies kann dazu führen, dass die Verhältnismässigkeit der Einführung von Tempo 30 zu bejahen ist, selbst wenn die Reduktion des Mittelungspegels gering ausfällt (zum Ganzen: BGer-Urteil 1C_589/2014 vom 3.2.2016 E. 6.2 und 6.4 mit Hinweisen). Da in der Nacht oft schneller gefahren wird als am Tag, ist nachvollziehbar, dass die Wirkung der Temporeduktion in der Nacht auf die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit und entsprechend auch auf die Lärminderung grösser sein kann als tagsüber. Die Temporeduktion stellt mithin eine verhältnismässige und günstige Massnahme dar, um insbesondere auch störende Lärmspitzen zu mindern. Weil im fraglichen Perimeter zahlreiche Anwohnerinnen und Anwohner von einer merklichen Lärmreduktion nachts profitieren können sowie mit Blick auf die hohe Bedeutung von Lärminderungen im besonders empfindlichen Nachtzeitraum beurteilt die Vorinstanz die vorgesehene Geschwindigkeitsreduktion auch unter diesem Gesichtspunkt zu Recht als nötig und verhältnismässig. Abgesehen davon ist im Rahmen der Interessenabwägung ganz generell eine mittels Lärmreduktion erzielte Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität im fraglichen, dicht besiedelten Perimeter, in dem viele Menschen von Lärm und dessen gesundheitlichen Folgen betroffen sind, mit einigem Gewicht zu berücksichtigen.

E. 10.5.1

Die Beschwerdeführer sind der Ansicht, mit dem Einbau eines SDA 4- statt des geplanten SDA 8-12-Belags könnte eine im Vergleich zur Anordnung von Tempo 30 deutlich höhere Lärmreduktion erreicht und damit wahrscheinlich die IGW eingehalten werden. Sie halten mit anderen Worten die Geschwindigkeitsreduktion für unnötig, weil mit einer alternativen Massnahme eine effizientere Verbesserung der Lärmsituation möglich erscheine.

E. 10.5.2

Die von der Vorinstanz beauftragte E._____ AG sollte anhand einer Perimeteranalyse dem Kanton die wichtigen Entscheidungsgrundlagen für den Einsatz des SDA-Belags aufzeigen und zudem auf projektspezifische Besonderheiten und ausführungstechnische Details hinweisen. Die E._____ AG stützte sich dabei auf Erfahrungen und Auswertungen unzähliger Teststrecken diverser Kantone sowie auf umfangreiche Forschungsergebnisse von Studien des BAFU und des ASTRA sowie auf ihre eigenen Erfahrungen im Umgang mit lärmarmen Belägen. Ihre Perimeteranalyse und Empfehlung zum Einsatz von lärmarmen Belägen auf der Kantonsstrasse K13, Abschnitt Baselstrasse vom 16. Juni 2021 geht von einem Schwerverkehrsanteil und einem Anteil Busverkehr von je rund 4,5 %, insgesamt von einem Schwerverkehrsanteil inkl. ÖV von rund 10 % des DTV von rund 20'000 Fahrzeugen aus. Die Baselstrasse eigne sich mit dem hohen Anteil Busverkehr, einem Schwerverkehrsanteil im Belastungsbereich und einem grundsätzlich hohen DTV für das Sammeln von Erfahrungen mit SDA-Belägen unter hoher Belastung bei grundsätzlicher Eignung der Strasse aufgrund von Geometrie und Fahrbeziehungen. Zwar liege der Schwerverkehrsanteil mit 10 % im Grenzbereich für den möglichen Einsatz eines SDA-Belags. Dieser sei aber vertretbar, weil aufgrund der Strassengeometrie und Fahrbeziehungen mit eher kleinen zu erwartenden Scherbelastungen zu rechnen sei. Die akustische Wirksamkeit von SDA-Belägen liege gegenüber dem Standardbelag bei einer anfänglichen Reduktion von 6 dB(A) bis 8 dB(A) und erreiche nach ca. acht bis zehn Jahren gegenüber dem Standardbelag einen Endwert von -1 dB(A) bis -2 dB(A). Die Fachexperten erachteten den Einsatz eines Deckbelags SDA 8-12 statt des Standarddeckbelags AC 8H als sinnvoll, weil die Chancen, konkret die Reduktion der Lärmbelastung, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und die Möglichkeit zum Sammeln von Erfahrungen, die kritischen Punkte überwiegen würden. Ein SDA 4-Belag, der zwar dem SDA 8-Belag in der Wirksamkeit punkto Lärmreduktion anfänglich um rund 4 dB(A) überlegen sei, sei bei den konkreten örtlichen Gegebenheiten aufgrund der hohen Busfrequenzen weniger geeignet. Obwohl die ersten SDA 4-Beläge erst 2016 eingebaut worden seien, zeigten sie erfahrungsgemäss schon jetzt eine höhere Anfälligkeit für Spurrinnen, was ihren Einsatz insbesondere auf Strecken mit hohen Busfrequenzen schwierig gestalte. Aktuell sehe das technische Merkblatt Projektierung 21 001-20101 des ASTRA-Fachhandbuchs von einer Anwendung von SDA 4-Belägen bei stark belasteten Strassen ab.

E. 10.5.3

Gestützt auf diesen Fachbericht, der neuere technische Erfahrungen und Erkenntnisse im Bereich der lärmarmen Strassenbeläge berücksichtigt, ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz für den interessierenden Abschnitt der Baselstrasse den Einbau eines SDA 8-12-Belags statt eines SDA 4-Belags plant. In der Perimeteranalyse wurden die spezifischen örtlichen und strassenverkehrsmässigen Gegebenheiten und die relevanten Vor- und Nachteile von SDA-Belägen beachtet. Aus technischen und betrieblichen Gründen kommen die E._____ AG sowie die vorinstanzliche Fachbehörde, die mit den ortsbezogenen Verhältnissen ebenfalls vertraut ist und der diesbezüglich ein erheblicher Gestaltungsspielraum zukommt, zum Schluss, dass der SDA 8-12-Belag im betroffenen Perimeter besser geeignet ist als ein SDA 4-Belag. Auch das Bundesgericht hat in einem jüngeren Entscheid ausgeführt, dass auf Abschnitten mit höherer mechanischer Belastung der Belagstyp SDA 8 zu bevorzugen ist (BGer-Urteil 1C_656/2021 vom 10.11.2022 E. 3.2).

Für das Gericht besteht daher keine Veranlassung, die auf technischen Fachkenntnissen basierenden Feststellungen im Bericht der E._____ AG infrage zu stellen und auch die Beschwerdeführer ziehen die Vollständigkeit und Stichhaltigkeit der erwähnten Perimeteranalyse nicht in Zweifel. Soweit die Beschwerdeführer den Einbau eines SDA 4-Belages fordern, mit welchem das Lärmsanierungsziel für den gesamten Strassenabschnitt sowohl tagsüber als auch nachts besser erreicht werde, vermögen sie daher nichts zu ihren Gunsten abzuleiten. Weiterungen zur Lebensdauer sowie zum kurz- und längerfristigen Lärminderungspotential von SDA 4-Belägen sind bei dieser Sachlage nicht erforderlich.

E. 10.6.1

Aufgrund der dargelegten – auch gutachterlich nachgewiesenen – Ausführungen steht fest, dass selbst die Kombination eines lärmarmen Belags des Typs SDA 8-12 mit einer Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 bei der überwiegenden Zahl der Gebäude nicht ausreicht, um die IGW einzuhalten (vgl. zur Wirkung kombinierter Lärmschutzmassnahmen: Grolimund + Partner AG, Tempo 30 und lärmarme Strassenbeläge, Forschungsprojekt im Auftrag des BAFU vom 10.5.2022, abrufbar unter <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/fachinformationen/massnahmen-gegen-laerm/massnahmen-gegen-strassenlaerm/laermarme-strassenbelaege.html>, zuletzt besucht am 17.12.2024). Weil die IGW überschritten sind, sind sämtliche grundsätzlich möglichen und verhältnismässigen Reduktionsmassnahmen an der Quelle zu prüfen und gegebenenfalls anzuordnen, um unter den gegebenen Umständen die bestmögliche Lärmreduktion zu erzielen. Die Umgestaltung mit einem Belag des Typs SDA 8-12 allein ohne Temporeduktion, der zweifellos bereits zu einer gewissen Lärminderung führt, ist daher selbstredend nicht ausreichend. Bereits der allgemeine Vorsorgegrundsatz nach Art. 11 Abs. 2 USG gebietet, dass Emissionen unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung begrenzt werden, sofern die Massnahmen technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar sind (auch Art. 8 Abs. 1 LSV). Noch verschärfte Emissionsbegrenzungen sind angezeigt, wenn wie hier die Lärmeinwirkungen die Schädlichkeits- oder Lästigkeitsschwelle (IGW) überschreiten und die bestehende Anlage grundsätzlich sanierungspflichtig ist (vgl. Art. 11 Abs. 3 i.V.m. Art. 13 Abs. 1 USG, Art. 16 und 18, je Abs. 1 USG; Art. 8 Abs. 2 LSV). Die geplante Kombination eines lärmarmen Strassenbelags des Typs SDA 8-12 und einer Temporeduktion ist daher nicht zu beanstanden. Nicht stichhaltig ist auch der Einwand der Beschwerdeführer mit Bezug auf das Berechnungsprogramm sonROAD18, wonach selbst der Lärmbericht 2022 auf eine mögliche Abweichung der tatsächlichen von den errechneten Daten hinweise, sodass nicht sicher sei, ob die errechnete Veränderung der Lärmemission überhaupt so eintreten würde. Laut Lärmschutzbericht 2022 wurden die Lärmberechnungen mit dem akustischen Emissionsmodell sonROAD18, für welches Kennwerte von Belagskorrekturen noch nicht vorhanden sind, vorgenommen. Deshalb seien die Belagskennwerte KB50 (-1 dB[A]) verwendet worden, sodass gegenüber den Lärmprognosen gemäss Lärmsanierungsprojekt aus dem Jahr 1995 wegen den unterschiedlichen Berechnungsgrundlagen geringe Abweichungen entstehen könnten. Allfällige geringe Abweichungen, notabene zu Werten aus dem Jahr 1995, sind somit in unterschiedlichen Berechnungsmodellen begründet. Hingegen ist – abgesehen von den üblichen Prognoseunsicherheiten – bei den gemäss Gutachten errechneten Lärmprognosen nicht mit grösseren Abweichungen zu den tatsächlichen Werten zu rechnen, weil die Lärmprognose gesamthaft mit dem von Fachleuten empfohlenen Modell sonROAD18 berechnet wurde. Unzutreffend ist auch der

Einwand, bei der Berechnung sei der tatsächlich verwendete Deckbelag nicht berücksichtigt worden. Die Berechnungen beruhen auf der Prämisse, dass ein lärmarmere Deckbelag des Typs SDA 8-12 eingebaut wird, was nach Lage der Akten immer noch so zutrifft. Insofern vermögen die Beschwerdeführer mit ihren pauschalen Einwänden die gutachterlichen Berechnungsergebnisse nicht plausibel infrage zu stellen.

E. 10.6.2

Schliesslich versteht sich von selbst, dass ein lärmarmere Strassenbelag zwar Auswirkungen auf die Lärmbelastung hat, aber dieser keinen besseren Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer und keine Verminderung der besonderen, vorstehend aufgezeigten Gefahren (E. 9.5-9.7 hiervor) gewährleisten könnte. Mit Blick auf die ausgewiesenen Sicherheitsdefizite und das erhöhte Schutzbedürfnis von bestimmten Personen des Langsamverkehrs kommt der Einbau eines lärmarmen Belags somit nicht als Alternative, sondern als Ergänzung zur Geschwindigkeitsherabsetzung in Frage. Deshalb ist die Geschwindigkeitsreduktion, die gleichzeitig eine höhere Verkehrssicherheit und tiefere Lärmimmissionen bewirkt, als Massnahme vorzuziehen bzw. für noch optimalere Ergebnisse mit einem lärmarmen Belag zu kombinieren.

E. 10.6.3

Im Zusammenhang mit der Frage der Erforderlichkeit der konkreten Geschwindigkeitsreduktion ist anzufügen, dass die Fachgutachter zusätzlich zur Temporeduktion und zum Einbau eines lärmarmen Belags die Ausgestaltung der Bus-Fahrbahnhaltestellen mit einer lärmoptimierten Waschbetonoberfläche empfehlen. Damit würde bloss – aber immerhin – eine punktuelle, auf den Bereich der Bushaltestellen beschränkte Lärminderung erreicht, weshalb sie zwar durchaus als ergänzende Lärminderungsmassnahme, nicht aber als valable Ersatzmassnahme für eine Temporeduktion auf 30 km/h bezeichnet werden kann. Darüber hinaus nennt der Lärmschutzbericht 2022 keine weiteren alternativen Lärmreduktionsmassnahmen an der Quelle, die gleichermassen wirksam und von geringerer Eingriffsintensität wären. Solche sind auch nicht auszumachen. Hinzu kommt, dass übermässiger Strassenlärm mit einer Temporeduktion rasch und kostengünstig reduziert werden kann. Passive Schallschutzmassnahmen wie Schallschutzfenster (Art. 10 und 15 LSV) sind keine lärmbegrenzenden Massnahmen an der Quelle, sondern nur eine Ersatzmassnahme, die nicht vor übermässigen Immissionen im Gebäudeinnern bei geöffneten Fenstern schützt, ebenso wenig wie im Aussenbereich (BGer-Urteil 1C_27/2022 vom 20.4.2023 E. 10.4 mit Hinweis). Die Gewährung allfälliger ohnehin restriktiv zu handhabender Sanierungserleichterungen setzt voraus, dass alle im konkreten Fall infrage kommenden und verhältnismässigen Massnahmen zur Lärmbegrenzung an der Quelle, wie beispielsweise lärmarme Strassenbeläge, Geschwindigkeitsreduktionen und weitere Verkehrsberuhigungsmassnahmen, und auf dem Ausbreitungsweg (Lärmschutzwände) ergriffen wurden (Art. 16 und 17, je Abs. 1 USG). Dies gilt erst recht bei wesentlich geänderten Anlagen (Art. 18 Abs. 2 USG). Die geplante Geschwindigkeitsherabsetzung – kombiniert mit anderen lärmmindernden Massnahmen – erweist sich deshalb auch unter Lärmschutzaspekten als nötig und verhältnismässig (Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV).

E. 11.1

Zu den Auswirkungen einer Geschwindigkeitsherabsetzung gehören unter Umständen auch Reisezeitverluste des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Soweit die

Beschwerdeführer sich (im Kontext mit der Beschwerdelegitimation) überhaupt hinreichend begründet auf eine deutliche Verlängerung der täglichen Fahrzeit und eines grundlegend verschlechterten Verkehrsablaufs berufen, ist ihnen entgegen zu halten, dass es vorliegend keine Hinweise darauf gibt, dass aufgrund der Anordnung von Tempo 30 die Funktion des betreffenden Abschnitts der Baselstrasse als Durchgangs- und Hauptstrasse spürbar beeinträchtigt oder die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes dadurch merklich abnehmen würde. Die Vorinstanz legt zudem überzeugend dar, für den zu beurteilenden Abschnitt von rund 455 m sei ein Weg-Zeit-Verlust am Tag von ca. fünf Sekunden ($V_{50} = 33$ km/h) und in der Nacht von ca. zwölf Sekunden ($V_{50} = 38$ km/h) zu erwarten, wobei davon ausgegangen werde, dass sich 50 % der Verkehrsteilnehmer an die signalisierte Geschwindigkeit hielten. Ein solcher Zeitverlust für die Fahrzeugführer wie auch für den öffentlichen Verkehr gilt nach der Rechtsprechung als gering und hinnehmbar (BGE 139 II 145 E. 5.8; BGer-Urteil 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 4.4.2). Im Rahmen der Gesamtabwägung ist dem gewichtigen Lärmschutz- und Sicherheitsbedürfnis von so vielen betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Nutzenden der Baselstrasse ein viel höheres Gewicht beizumessen als dem Interesse, die Baselstrasse in unwesentlich kürzerer Zeit zu durchfahren. Ganz abgesehen davon ist bei dieser Berechnung die offene Frage noch nicht berücksichtigt, ob die Temporeduktion vorliegend (zumindest teilweise) sogar mit einem positiven Effekt auf den Verkehrsfluss verbunden ist, was den Zeitverlust zusätzlich verringern oder sogar zum Verschwinden bringen würde. Die Verhältnismässigkeit der Geschwindigkeitsreduktion ist jedenfalls auch unter diesem Gesichtspunkt zu bejahen.

E. 11.2

Dass unerwünschter Ausweichverkehr über angrenzende Strassen und Quartiere zu befürchten wäre, ist weder in den Fachberichten dokumentiert, noch von den Beschwerdeführern behauptet. Vielmehr geht aus dem Geschwindigkeitsgutachten im Allgemeinen hervor, dass sich der Verkehrsablauf durch die reduzierte Geschwindigkeit sogar verstetigen könne, weil sich Abbremsmanöver reduzierten, was in Fachkreisen allgemein bekannt und auch bundesgerichtlich bestätigt ist (BGE 139 II 145 E. 5.8; BGer-Urteil 1C_558/2019 vom 8.7.2020 E. 5.3). Es gibt denn auch keine Anhaltspunkte, dass Ausweichrouten über angrenzende Quartiere mit einem Zeitgewinn befahren werden könnten, nachdem der betroffene Perimeter von bestehenden Tempo-30-Regimes umschlossen ist.

E. 11.3

Schliesslich wäre auch eine Beschränkung der angefochtenen Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten nicht zielführend (vgl. Art. 108 Abs. 4 Satz 2 SSV), weil damit während der übrigen Tagesstunden und insbesondere in der Nacht keine Lärmreduktion bewirkt würde und auch die festgestellten Sicherheitsdefizite nicht behoben würden. Aus denselben Gründen kommt auch eine zeitliche Beschränkung der Geschwindigkeitsreduktion auf den Nachtzeitraum nicht in Frage. Die Beschwerdeführer machen solches denn auch zu Recht nicht geltend.

E. 12.1

In umfassender Interessenabwägung und in Übereinstimmung mit den verschiedenen beigezogenen Fachberichten erweist sich die Geschwindigkeitsreduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 zusammenfassend als geeigneter und verhältnismässiger Teil eines Bündels von

Massnahmen, der im betroffenen Abschnitt der Baselstrasse schon für sich allein und umso mehr in Kombination mit den weiteren geplanten Umgestaltungsmassnahmen zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und Umweltbelastung führt. Selbst wenn die verkehrsmässige Bedeutung des betroffenen Perimeters als öffentliches Interesse von einigem Gewicht berücksichtigt wird, erscheint die konkrete Temporeduktion umso erforderlicher, wenn wie hier mehrere Herabsetzungsgründe erfüllt und so gewichtige öffentliche Interessen wie die Verkehrssicherheit, der Schutz besonders schützenswerter Strassenbenützerinnen und -benützer und der Schutz vor übermässiger Lärmbelastung betroffen sind, die nicht mit vergleichbaren wirkungsvollen anderen baulichen, betrieblichen oder gestalterischen Massnahmen verbessert werden können. Dem dauerhaften Eingriff in die erwähnten hochwertigen Rechtsgüter der Gesundheit bzw. des Immissionsschutzes steht kein konkreter, realer Eingriff in geschützte Rechtsgüter der Strassennutzerinnen und -nutzer gegenüber. Der Vorwurf der Beschwerdeführer, die Vorinstanz missachte mit der Geschwindigkeitsherabsetzung die Strassennetzhierarchie, ist nach dem Gesagten unbegründet. Die Vorteile der geplanten Geschwindigkeitsreduktion überwiegen deren allfällige geringfügige Nachteile (geringfügiger Zeitverlust) deutlich. Der Vorinstanz kommt diesbezüglich ein Ermessen zu und sie kann ihren Entscheid auch gestützt auf das Geschwindigkeitsgutachten und die eingeholten Lärmschutzberichte auf eine Vielzahl gewichtiger Gründe stützen. Wenn die Vorinstanz die geplante Geschwindigkeitsherabsetzung bei einer gesamthaften Betrachtung schon für jeden einzelnen verfolgten Zweck – Verkehrssicherheit, Schutz besonders gefährdeter Personen und Reduktion einer übermässigen Lärmbelastung – und umso mehr im Lichte aller von der Vorinstanz verfolgten gewichtigen Ziele nach Art. 108 Abs. 2 SSV zusammen als recht- und verhältnismässig beurteilt, ist dies nicht zu beanstanden. Die Verkehrsmassnahme trägt zusammen mit den weiteren vorgesehenen Massnahmen insgesamt auch zu einer Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität bei.

E. 12.2

Nach dem Gesagten hat die Vorinstanz die Voraussetzungen nach Art. 108 Abs. 2 lit. a, b und d sowie Abs. 4 SSV zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 somit zu Recht als erfüllt betrachtet, weshalb die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf der Baselstrasse zwischen Haus Nr. 22 und Haus Nr. 77 durch die Vorinstanz rechtmässig angeordnet wurde. Die angefochtene Verfügung vom 22. November 2022 beruht auf einer, wenn auch knappen, bundesrechtskonformen gesamthaften Interessenabwägung und hält der gerichtlichen Überprüfung stand. Die dagegen erhobenen Verwaltungsgerichtsbeschwerden sind unbegründet und daher abzuweisen.

E. 13.1

Bei diesem Verfahrensausgang werden die Beschwerdeführer kostenpflichtig (§ 198 Abs. 1 lit. c VRG) und haben keinen Anspruch auf Parteientschädigung. Die von den Beschwerdeführern je hälftig zu tragenden, amtlichen Kosten werden in Anwendung von § 1 Abs. 1 i.V.m. § 14 Abs. 1 der Verordnung über die Kosten in Zivil-, Straf- und verwaltungsgerichtlichen Verfahren (JusKV; SRL Nr. 265) und unter Berücksichtigung, dass der Entscheid in einem Urteil ergeht, auf pauschal Fr. 6'000.-- festgesetzt (§ 197 Abs. 1 VRG). Die Vorinstanz nimmt im vorliegenden Verfahren nicht Parteistellung ein und war auch nicht rechtsanwaltlich vertreten, weshalb eine Parteientschädigung zu ihren Gunsten von vornherein entfällt.

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