

LU_GERICHTE V 08 351 vom 10. Dezember 2009

LU Gerichte, 2009-12-10, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/lu_gerichte_V_08_351

FR: LU_GERICHTE V 08 351 du 10 décembre 2009

IT: LU_GERICHTE V 08 351 del 10 dicembre 2009

Regeste

Art. 16 und 17 USG; Art. 13 und 14 LSV; Art. 3 Abs. 4 SVG; Art. 2a Abs. 5, 22a und 108 SSV; Art. 5 V-Tempo-30-Zonen. Die Einführung einer Tempo-30-Zone als Lärmschutzmassnahme ist am konkreten Bestimmungszweck der betroffenen Strasse und am Erscheinungsbild des entsprechenden Strassenraums zu beurteilen. Tempo 30 im betroffenen Strassenabschnitt nicht zweck- und unverhältnismässig, weil klar verkehrorientierte städtische Umfahrungsstrasse mit Verbindungsfunktion. Aufgrund ihres hohen Ausbaustandards sind zudem einige flankierende bauliche und verkehrsrechtliche Massnahmen erforderlich. Damit sind die mutmasslichen Kosten im Verhältnis zur prognostizierten Lärminderung zu hoch. | Umweltrecht

Erwägungen

E. 4

In tatsächlicher Hinsicht ist unbestritten, dass der relevante Strassenabschnitt laut Strassenverzeichnis der Stadt Luzern vom 15. Oktober 2003 (SR Nr. 6.3.3.1.1) zu den Gemeindestrassen 1. Klasse gehört (vgl. auch Art. 3 Abs. 1 lit. c und Abs. 2, Art. 4 des städtischen Reglements über Bau und Unterhalt von Strassen vom 28.9.2000 [SR Nr. 6.3.2.1.1] sowie § 7 StrG). Als Gemeindestrasse steht sie unter der Hoheit der Stadt Luzern (§ 48 Abs. 1 StrG), weshalb der Stadtrat zuständige Behörde ist für die Projektbewilligung und den Baubeschluss (§§ 71b und 50 StrG; § 18 EGUSG). Ebenso unstreitig ist, dass innerhalb des Projektperimeters bei 56 Gebäuden sowie 9 unüberbauten Parzellen der massgebende Immissionsgrenzwert sowohl basierend auf dem heutigen Verkehrszustand als auch auf der Basis einer Verkehrs- und Lärmprognose für 2027 überschritten ist. Bei einem Gebäude wird zusätzlich der Alarmwert überschritten (vgl. Anhang 3 Ziff. 2 der LSV). Die betroffenen Gebäude bzw. Liegenschaften sind (vorbehältlich der Landwirtschaftszone) nach der geltenden Zonenordnung der Stadt Luzern im Sinn von Art. 43 Abs. 1 lit. b LSV der Empfindlichkeitsstufe II zugeordnet. Die Immissionsgrenzwerte für Strassenlärm betragen hier nach Anhang 3 Ziffer 2 LSV am Tag 60 dB(A) und in der Nacht 50 dB(A). Der Alarmwert liegt tagsüber bei 70 dB(A) und nachts bei 65 dB(A).

E. 5

a) Beim fraglichen Strassenabschnitt handelt es sich um eine bestehende ortsfeste Altanlage im Sinn von Art. 7 Abs. 7 USG und Art. 2 Abs. 1 LSV, deren Betrieb und Nutzung zu Überschreitungen der massgebenden Immissionsgrenzwerte führt und welche daher nach den Bestimmungen von Art. 16 Abs. 1 USG und Art. 13ff. LSV saniert werden muss. Grundsätzlich sind Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen durch Massnahmen an der Quelle zu begrenzen (Art. 11 Abs. 1 USG). Das Vorsorgeprinzip gilt auch für bestehende ortsfeste Anlagen (Schrade/Wiestner, in: USG-Kommentar, März 2001, N 24 und 56 zu Art. 16): Nach Art. 13 Abs. 2 LSV sind Anlagen grundsätzlich so

weit zu sanieren, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (lit. a; sog. vorsorgliche Emissionsbegrenzung, vgl. Art. 11 Abs. 2 LSV) und dass die Immissionsgrenzwerte nicht mehr überschritten werden (lit. b; sog. verschärfte Emissionsbegrenzung, vgl. Art. 11 Abs. 3 LSV). Das Kriterium der wirtschaftlichen Tragbarkeit ist für die verschärften Emissionsbegrenzungen nicht mehr massgebend, jedoch müssen auch diese verhältnismässig sein, d.h. die Kosten für die Massnahmen müssen in einem angemessenen Verhältnis zum erwarteten Nutzen für die Umwelt stehen (Schrade/Wiestner, a.a.O., N 25 zu Art. 16). Als Sanierungen gelten emissionsbegrenzende Massnahmen an der Quelle, welche die Lärmerzeugung (z.B. durch Verkehrsreduktion oder durch eine Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit) oder die Lärmausbreitung (z.B. durch Lärmschutzwände oder -wälle) verhindern oder verringern (vgl. Art. 2 Abs. 3 und 4 LSV). Stehen keine überwiegenden Interessen entgegen, so gibt die Vollzugsbehörde den Massnahmen, welche die Lärmerzeugung verhindern oder verringern, den Vorzug gegenüber Massnahmen, die lediglich die Lärmausbreitung verhindern oder verringern (Art. 13 Abs. 3 LSV). Als Instrumente zur Emissionsbegrenzung kommen auch bei Sanierungen nur die in Art. 12 Abs. 1 USG genannten Massnahmen in Frage (Schrade/Wiestner, a.a.O., N 29 zu Art. 16). b) Wäre eine Sanierung im Einzelfall unverhältnismässig, gewähren die Behörden Erleichterungen (Art. 17 Abs. 1 USG). Gefragt wird nach dem Verhältnis zwischen den Nachteilen der Sanierung und dem Nutzen für die Umwelt. Erleichterungen sind im Lärmschutzrecht zu gewähren, wenn die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen würde oder überwiegende Interessen namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes, der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Gesamtverteidigung der Sanierung entgegenstehen (Art. 14 Abs. 1 LSV). Wie ausgeführt sind primär Massnahmen an der Quelle vorzusehen. Führen diese zu unverhältnismässigen Betriebseinschränkungen oder Kosten, so ordnet die Behörde Massnahmen im Ausbreitungsbereich des Lärms - zum Beispiel Lärmschutzwände - an (Art. 13 Abs. 3 LSV). Erst als letzten Schritt, wenn solche Massnahmen finanziell nicht zumutbar sind oder ihnen der Ortsbild- oder Landschaftsschutz entgegenstehen, gewährt die Behörde Erleichterungen. Bei öffentlichen Anlagen sind Betriebseinschränkungen dann unzulässig, wenn die Anlage ihre Funktion nicht mehr wahrnehmen könnte. Dies hängt bei öffentlichen Strassen von ihrem Bestimmungszweck ab. Für Erschliessungsstrassen ohne Durchgangsverkehr sind Tempolimiten oder zeitlich beschränkte Fahrverbote möglich. Für Kantons- oder Nationalstrassen kommen als Lärmbegrenzung aber praktisch nur Massnahmen im Ausbreitungsbereich in Frage. Die Sanierungskosten bei öffentlichen Anlagen können zudem kaum nach dem Kriterium der wirtschaftlichen Tragbarkeit beurteilt werden. Dieses Kriterium vergleicht mit einem mittleren, gut geführten Betrieb der entsprechenden Branche. An solchen Vergleichsbetrieben fehlt es aber bei praktisch allen öffentlichen Anlagen. Zudem werden diese nicht nach rein betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten finanziert und betrieben, sondern haben auch gemeinwirtschaftliche und regionalpolitische Aufgaben zu erfüllen. Ob die Kosten einer Sanierung unzumutbar hoch ausfallen würden und deshalb Erleichterungen gewährt werden müssen, lässt sich bei öffentlichen Anlagen daher nur durch Abwägen der Kosten gegenüber dem Nutzen der Sanierung ermitteln (Schrade/Wiestner, a.a.O., N 24, 27 und 28 zu Art. 17). Bei den Lärmimmissionen dürfen Erleichterungen für private Anlagen nur soweit gewährt werden, als der Alarmwert eingehalten ist (Art. 17 Abs. 2 USG). Bestehende Strassen oder andere öffentliche oder konzessionierte ortsfeste Anlagen können indes Erleichterungen über den Alarmwert hinaus

beanspruchen (vgl. Art. 20 USG; Schrade/Wiestner, a.a.O., N 46 zu Art. 17). Die Behörden entscheiden wie im vorliegenden Fall in der Regel im Sanierungsverfahren über die Gewährung oder Verweigerung von Erleichterungen (Schrade/Wiestner, a.a.O., N 36 zu Art. 17; vgl. auch § 17 Abs. 1 lit. a EGUSG).

E. 6

Die Beschwerdeführer beantragen auf dem besagten Streckenabschnitt als primäre Sanierungsmassnahme an der Quelle die Einführung von Tempo 30. Die Vorinstanzen hätten diese Massnahme in ungenügender Weise geprüft und zu Unrecht wegen unnötig hoher Kosten abgelehnt. Durch die ungleiche Behandlung lärmgeplagter Anwohnerinnen und Anwohner von Gemeindestrassen gleicher Klasse werde zudem das Gebot der Rechtsgleichheit verletzt. Der Stadtrat hält dem entgegen, die Adligenswilerstrasse habe seit den 30er-Jahren die Funktion einer Umfahrungsstrasse und weise aufgrund ihrer Breite und des Strassenbilds die Merkmale einer verkehrsorientierten Strasse auf. Die Einführung einer Tempo-30-Zone sei daher hier unter Berücksichtigung aller finanziellen, verkehrs- und sicherheitstechnischen, betrieblichen, umwelttechnischen und planerischen Aspekte nicht angebracht. a) Die Kantone sind befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Sie können diese Befugnisse den Gemeinden übertragen unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde (Art. 3 Abs. 2 SVG). Andere Beschränkungen als vollständige oder zeitlich beschränkte Fahrverbote nach Art. 3 Abs. 3 SVG oder Anordnungen können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden (Art. 3 Abs. 4 SVG; sog. funktionelle Verkehrsanordnungen [dazu: BG-Urteile 1C_206/2008 vom 9.10.2008, E. 2.1, 2A.38/2006 vom 13.7.2006, E. 1.1; auch: Schrade/Loretan, in: USG-Kommentar März 1998, N 24f. zu Art. 12], welche abzugrenzen sind von damit allenfalls einher gehenden baulichen Änderungen einer Strassenanlage, selbst wenn letztere der Verkehrssicherheit oder dem Immissionsschutz dienen [vgl. VPB 1999 Nr. 55 S. 531, mit Hinweis; Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Bern 2002, Rz. 68]). Nach Art. 108 SSV kann die Behörde u.a. zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten anordnen. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren (Art. 108 Abs. 1 und Abs. 2 lit. d SSV). Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist durch ein Gutachten abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG, Art. 108 Abs. 4 SSV; ausführlich: Art. 3 V-Tempo-30-Zonen). Dies ist hier im Rahmen des LSP geschehen. b/aa) Gemäss Art. 22a Satz 1 SSV kennzeichnet das Signal "Tempo-30-Zone" Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss (Art. 50 Abs. 1 lit. c VRV: Benützung fahrzeugähnlicher Geräte auf der Fahrbahn; Art. 4 Abs. 2 V-Tempo-30-Zonen: grundsätzliches Verbot von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen). Es ist an sich (vorbehältlich besonderer örtlicher Gegebenheiten z.B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet, Art. 2a Abs. 6 SSV) nur auf Nebenstrassen zulässig (Art. 2a Abs. 5 SSV). Als massgeblich entscheidende Kriterien bei der Beurteilung zur Einführung einer Tempo-30-Zone sind zunächst der Bestimmungszweck der betroffenen Strasse bzw. des

betroffenen Strassenabschnitts und das Erscheinungsbild des entsprechenden Strassenraums hervorzuheben. Im vorliegenden Fall präsentiert sich letzterer als breiter, offener Strassenquerschnitt mit ca. 8 m Breite entlang der St.-Anna-Strasse und ca. 9 m Breite entlang der Adligenswilerstrasse. Zusätzlich sind beidseits Trottoirs vorhanden. Auch die Beschwerdeführer stellen nicht in Abrede, dass der betroffene Strassenabschnitt aufgrund seines Erscheinungsbilds und seines spezifischen Charakters aus verkehrsorientierten Stadtstrassen mit erheblichem Anteil an Durchgangsverkehr besteht, die auch historisch betrachtet immer als Umfahrungsstrassen mit Verbindungsfunktion konzipiert waren. Der Stadtrat beruft sich in diesem Zusammenhang auch auf das städtische Verkehrskonzept vom 5. September 2000 und auf die Leitlinien "Kommunale Verkehrsplanung" vom 5. Dezember 2001 sowie auf das Konzept Begegnungszonen Stadt Luzern vom 27. Februar 2007 (mit Änderung vom 12.11.2008), wo für den betreffenden Strassenabschnitt kein Tempo-30-Regime vorgesehen ist. Mit Blick auf den vom Verordnungsgeber statuierten Grundsatz, dass auf Strassen mit Tempo-30-Zonen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss, wird allgemein anerkannt, dass verkehrsorientierte Strassen angesichts der engen Abhängigkeit zwischen dem Erscheinungsbild der Strasse und der gefahrenen Geschwindigkeit grundsätzlich nicht geeignet sind für die beantragte Temporeduktion. Eine Tempo-30-Zone ist zweckmässigerweise vielmehr auf so genannten siedlungsorientierten Strassen, also solchen die der Erschliessung der einzelnen Liegenschaften im Quartier dienen, vorzusehen. Auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) propagiert seit rund fünf Jahren das Modell Tempo 50/30 innerorts, d.h. Tempo 50 auf verkehrs-, Tempo 30 auf siedlungsorientierten Strassen (dazu: www.bfu.ch). Gemeindestrassen 1. Klasse, zu denen auch die Adligenswilerstrasse gehört, dienen vorwiegend dem Verkehr zwischen Gemeinden, der Verbindung von Gemeindeteilen sowie dem Anschluss an die Kantonsstrassen. Sie haben überwiegend Verbindungsfunktion, sind in der Regel verkehrsorientiert und vielfach Achsen des öffentlichen Verkehrs (§ 1a Abs. 2 StrV). Letzteres trifft auch auf den betroffenen Strassenabschnitt zu. Als klar verkehrsorientierter Strassenzug gehört die Adligenswilerstrasse zu den Hauptverkehrsträgern der Stadt Luzern, auf denen der Verkehr hauptsächlich abgewickelt und damit auch ein unerwünschtes Ausweichen auf Quartierstrassen vermieden werden soll. Es ist verkehrsplanerisch gewollt, den Ziel- und Quellverkehr, den Binnenverkehr, aber auch den tangentialen Durchgangsverkehr über die fraglichen Strassenabschnitte zu führen. Gerade weil vom strittigen Strassenabschnitt aus einige Quartierstrassen abzweigen, ist diesem Aspekt einiges an Gewicht beizumessen. Denn eine durchgehende Tempo-30-Zone im besagten Gebiet könnte zu Verkehrsumlagerungen in die erwähnten Quartierstrassen führen, was verkehrsplanerisch weder gewollt noch sinnvoll ist. bb) Die betroffenen Siedlungs- und in den letzten Jahren neu entstandenen, angrenzenden Wohngebiete orientieren sich unbestrittenermassen alle Richtung Stadtzentrum, wobei die mit der Adligenswilerstrasse geschaffenen tangentialen Verkehrsbeziehungen von ebenso grosser Wichtigkeit sind wie die rasche Verbindung ins Zentrum. Diese Gebiete haben jeweils nur einen zentralen Zufahrtsbereich und orientieren sich räumlich nicht direkt zu den jeweiligen Verbindungsstrassen, also den hier in Frage stehenden Strassenabschnitten. Auch insofern ist die Adligenswilerstrasse nicht als siedlungsorientierte Strasse, wie sie in Siedlungskernen als übliche Quartierstrasse vorkommt, zu betrachten, sondern gehört zum übergeordneten Strassennetz der Stadt. Der verkehrsorientierte Charakter manifestiert sich auch im Umstand, dass der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) mehr als 10000 Fahrzeuge beträgt. Deshalb ist die

Adligenswilerstrasse auch nicht ohne weiteres vergleichbar mit den von den Beschwerdeführern angeführten andern städtischen Strassen der 1. Klasse, bei denen Tempo 30 bereits eingeführt worden ist. Abgesehen davon, dass diesen offenbar jeweils Erschliessungscharakter und damit siedlungsorientierte Funktion zukommt, ist die Einführung einer Tempo-30-Zone ohnehin anhand der jeweiligen örtlichen und räumlichen Verhältnisse und insbesondere des konkreten Bestimmungszwecks der betroffenen Strasse zu beurteilen. Inwiefern die räumlichen Gegebenheiten an der Adligenswilerstrasse identisch bzw. vergleichbar wären mit denjenigen anderer beispielhaft aufgezählter kommunaler Strassen, legen die Beschwerdeführer indes nicht ansatzweise dar. Es ist vielmehr gerichtsnotorisch, dass das Strassenraumprofil dieser Strassen bedeutend enger und unübersichtlicher ist als jenes des strittigen Strassenabschnitts und sich somit für die Signalisation einer Temporeduktion allein schon deshalb besser eignet als die breit ausgebaute Adligenswilerstrasse. Somit kann auch keine Rede sein von einer Verletzung des Grundsatzes der Rechtsgleichheit (zum Ganzen: Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Aufl., Zürich 2006, Rz. 489ff.). Ebenso wenig ist erkennbar, was die Beschwerdeführer mit ihrem Umkehrschluss aus dem BG-Urteil 2A.38/2006 vom 13. Juli 2006 für ihren Standpunkt ableiten wollen. Das Bundesgericht hat in diesem Entscheid lediglich erkannt, dass im betroffenen Wohngebiet die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV für die Einführung von Tempo 30 nicht erfüllt seien. Dies, weil zufolge des fehlenden Durchgangsverkehrs und einer geringen Verkehrsdichte weder eine Gefährdungssituation noch eine übermässige Umweltbelastung bestehe (E. 3.1). Daraus umgekehrt ableiten zu wollen, sofern die erwähnten Voraussetzungen auf einer Strasse erfüllt seien, was hier mit Bezug auf die übermässige Umweltbelastung unbestritten ist, sei die Einführung einer Tempo-30-Zone besonders geeignet, ginge indes zu weit. Denn wie ausgeführt darf die jeweilige Funktion der Strasse nicht unberücksichtigt bleiben. Zudem ist in jedem Fall anhand aller konkreten Umstände die Zweck- und Verhältnismässigkeit einer Tempo-30-Zone abzuklären. Nach dem Gesagten könnte die Adligenswilerstrasse bei Einführung einer Tempo-30-Zone ihrer städte- und verkehrsplanerisch gewollten Funktion als verkehrsorientierte, städtische Durchgangsstrasse nicht mehr gerecht werden. Insofern führte die beantragte Geschwindigkeitssignalisation zu einer unverhältnismässigen Betriebseinschränkung im Sinn von Art. 14 Abs. 1 lit. a LSV (vgl. E. 5b hiavor). c) Die Beschwerdeführer halten dafür, Tempo 30 könne mit kostengünstigen, aber effektiven Massnahmen, insbesondere einer Kernfahrbahn, eingeführt werden, ohne dass aufwändige bauliche Vorkehrungen getroffen werden müssten. Nach Ansicht der Vorinstanzen reichen bloss Signalisations- und Markierungsarbeiten allein nicht aus, um die geforderte Geschwindigkeitsreduktion durchzusetzen. aa) Aufgrund zahlreicher entsprechender Erfahrungen bei der Einführung von Tempo 30 an andern Orten ist nachvollziehbar, dass die Einführung der Tempo-30-Zone im Bereich der Adligenswilerstrasse angesichts ihres hohen Ausbaustandards und Verkehrsaufkommens mit einigen flankierenden baulichen und verkehrsrechtlichen Massnahmen verbunden werden müsste (vgl. Art. 5 Abs. 3 V-Tempo-30-Zonen). Die Erfahrung zeigt, dass bei solchen räumlichen Gegebenheiten nur so die Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit und damit auch die nötige Sicherheit für die nicht motorisierten Strassenbenützer gewährleistet werden könnte. So hat beispielsweise das Zürcher Verwaltungsgericht in einem Entscheid betreffend Einführung einer Tempo-30-Zone erwogen, dass die örtliche Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit, da deren Beachtungsgrad nur bei 10-40% liege, kein wirksames Mittel zur Verlangsamung des Verkehrs in Wohnquartieren sei. Vielmehr schade sie durch ihre praktische

Undurchsetzbarkeit der Verkehrsdisziplin und der Verkehrssicherheit. Lokale Geschwindigkeitsbegrenzungen in Wohnquartieren seien nur dann sinnvoll, wenn sie durch flankierende bauliche und gestalterische Massnahmen an der Strassenanlage selber unterstützt würden. Das Aufstellen von Schildern reiche nicht aus. Dies müsse entsprechend auch für flächenhaft angelegte Verkehrsberuhigungskonzepte wie Tempo-30-Zonen gelten. Demnach sei die Einführung einer Tempo-30-Zone, um wirksam zu sein, in aller Regel unabdingbar mit darauf abgestimmten baulichen und gestalterischen Massnahmen verknüpft, die darauf ausgerichtet seien, auf einer bestimmten Strasse die dauernde Einhaltung der Geschwindigkeitsreduktion und die Sicherheitsbedürfnisse aller Benutzer auf der geschwindigkeitsberuhigten Strasse wie auch an besonders gefährlichen Stellen zu gewährleisten (Entscheid des Verwaltungsgerichts Zürich vom 7.4.2005, publiz. in: ZBl 2005 S. 594f.; vgl. schon: VPB/JAAC 1998 S. 196). Selbst das Bundesgericht hat im bereits erwähnten, von den Beschwerdeführern in anderem Zusammenhang zitierten Entscheid ausgeführt, dass die blossige Signalisation der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h die effektiv gefahrene Geschwindigkeit kaum beeinflusst; eine merkliche Senkung des durchschnittlichen Geschwindigkeitsniveaus könne in der Regel nur durch gezielte bauliche Massnahmen für die Verkehrsberuhigung erreicht werden (BG-Urteil 2A.38/2006, E. 3.4). bb) Vor diesem Hintergrund erscheinen die Erwägungen des Stadtrats, dass die Einführung einer Tempo-30-Zone beim besagten breiten, gut ausgebauten Strassenabschnitt unabdingbar mit diversen flankierenden baulichen Massnahmen verbunden sein dürfte, plausibel und sachgerecht. Wenn die Einführung einer Tempo-30-Zone in aller Regel, d.h. also schon auf siedlungsorientierten Quartierstrassen, mit baulichen und verkehrsrechtlichen Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungselementen verbunden werden muss und schon in diesen Fällen Signalisation und Markierung allein nicht ausreichen, hat dies umso mehr zu gelten bei einer so breiten und klar verkehrsorientierten Strasse wie der Adligenswilerstrasse. Jedenfalls räumen auch die Beschwerdeführer ein, dass die von ihnen propagierte kostengünstige Schaffung einer Kernfahrbahn mit zusätzlichen, alle paar Hundert Meter an beiden Strassenseiten errichteten Hindernissen im Sinn einer Strassenverengung verbunden werden müsste (vgl. Beschwerde S. 10). Damit widersprechen sie aber ihren kurz vorher gemachten Ausführungen, wonach die konkreten örtlichen Verhältnisse auf die Einführung einer Kernfahrbahn ohne zusätzliche bauliche Massnahmen ausgerichtet seien, selber. Auch aus diesem Grund erscheint die Argumentation der Beschwerdeführer, dass die Einführung der Tempo-30-Zone wesentlich kostengünstiger realisiert werden könne, als dies die Vorinstanzen behaupteten, fragwürdig. Zudem verweist die Vorinstanz auf einen Bericht der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI) von Januar 2000, wonach zwischen der Einführung einer Kernfahrbahn und den gefahrenen Geschwindigkeiten kein direkter Zusammenhang besteht, was wiederum die Notwendigkeit flankierender Strassenbaumassnahmen unterstreicht. d) Die Beschwerdeführer sind weiter der Meinung, die geschätzten Kosten für die Einführung einer Tempo-30-Zone von ca. Fr. 5 Mio. seien von den Vorinstanzen falsch und intransparent berechnet worden. Für den strittigen Streckenabschnitt sei mit Kosten von maximal Fr. 125 000.- zu rechnen. Schliesslich sei nicht ersichtlich, ob der Stadtrat die Kostenfolgen im Fall der Beibehaltung der geltenden Höchstgeschwindigkeit, beispielsweise die Entschädigungspflichten aus materieller Enteignung, die Beiträge an den freiwilligen Einbau von Schallschutzfenstern, das Aufstellen von Schallschutzwänden oder die Kosten der Schulwegsicherheit, einkalkuliert habe. aa) Nach aktualisierter Grobkostenschätzung des Stadtrats ist für den Rückbau des breiten, gut ausgebauten

Strassenstücks mit Investitionen von rund Fr. 4.2 Mio. zu rechnen. Von den baulichen Massnahmen wie Randsteinkorrekturen und Anpassungen beim Oberbau/Belag würden sowohl der Strassenraum als auch der Trottoirbereich erfasst. Hinzu kämen die Markierungen der Strasse und des Rad- und Gehwegs sowie die Signalisation. Dass der Stadtrat zusätzlich Vermessungskosten, Ingenieurhonorare und Kosten für Unvorhergesehenes im Gesamtbetrag von rund Fr. 890 000.- budgetiert, erscheint sachgerecht und lässt die Grobkostenschätzung insgesamt als plausibel erscheinen. Die Vorinstanz legt einlässlich dar, dass die Konzeption von Ein- und Ausgangspforten, der Rückbau der Fahrbahn, der Bau von bepflanzten Mittel- oder Randinseln und/oder die Anordnung einer versetzten Parkierung notwendig wären, um dauerhaft die Einhaltung der Geschwindigkeit von 30 km/h zu gewährleisten (vgl. Art. 5 Abs. 1 und 3 V-Tempo-30-Zonen). Was die Beschwerdeführer hiergegen einwenden, vermag nicht zu überzeugen; zum einen weil die Bestreitungen lediglich allgemein gehalten sind und zum andern, weil auch in diesem Zusammenhang nicht konkret aufgezeigt wird, dass die tatsächlichen Verhältnisse der angeführten Beispiele mit angeblich kostengünstigerer Umsetzung einer Tempo-30-Zone wirklich mit dem strittigen Strassenabschnitt vergleichbar wären. Die Beschwerdeführer legen auch nicht nachvollziehbar und konkret dar, weshalb die Kostenschätzung falsch sein soll. bb) Auch mit dem Hinweis auf das Beispiel Zollikon ist für die Beschwerdeführer nichts gewonnen: In Zollikon wurde Tempo 30 nicht auf verkehrsorientierten Strassen, sondern auf eigentlichen Quartierstrassen, die funktionsgemäss nicht dieselben Ausmasse haben wie das hier strittige Strassenstück, eingeführt. Dass unter diesen örtlichen Gegebenheiten auf kostenintensive bauliche Veränderungen insbesondere der Einmündungsbereiche, aber auch auf Rückbauten wegen zu grosser Breite, verzichtet werden konnte, mag denn auch zutreffen, kann aber aufgrund der offenkundigen tatsächlichen Unterschiede zur Adligenswilerstrasse nicht Massstab sein für letztere. Auch aus den pauschal gehaltenen Angaben zu den durchschnittlichen Kosten für Zonensignalisationen kann nichts für den vorliegenden Fall abgeleitet werden. Einerseits sind darin keine Angaben zu den effektiven örtlichen Verhältnissen und der jeweiligen Strassenfunktion zu finden. Andererseits handelt es sich um reine Ausführungskosten, während die Grobkostenschätzung des Stadtrats auch Planungskosten umfasst. Es besteht unter diesen Umständen für das Gericht kein Anlass, daran zu zweifeln, dass ohne erhebliche Umgestaltung des betroffenen Strassenabschnitts und damit verbundenen hohen Kosten von rund Fr. 4,2 Mio. die Sicherheit und die Einhaltung von Tempo 30 nicht gewährleistet werden könnte. Dieser beträchtliche finanzielle Aufwand zulasten des Gemeinwesens und somit letztlich des Steuerzahlers wäre nach dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit freilich nur gerechtfertigt, wenn der Nutzen der Massnahme für die Umwelt in angemessenem Verhältnis dazu stünde (Art. 14 Abs. 1 lit. a LSV; dazu: Schrade/Wiestner, a.a.O., N 9ff. zu Art. 17), mithin eine merkliche Lärmreduktion zur Folge hätte. Auch in diesem Punkt besteht zwischen den Parteien Uneinigkeit. e) Die Beschwerdeführer halten dafür, mit der Einführung einer Tempo-30-Zone könne die Lärmbelastung halbiert, mithin der Lärm zwischen 2 dB(A) und 4 dB(A) herabgesetzt werden. Zudem werde sich auch die Reduktion des Verkehrsaufkommens lärm mindernd auswirken. Sie verweisen in diesem Zusammenhang auf zahlreiche Studien, ohne allerdings aufzuzeigen, ob und inwieweit die darin enthaltenen Aussagen auch auf die hiesigen Verhältnisse zutreffen. Der Stadtrat hält dem stichhaltig entgegen, dass die lärm mindernde Wirkung nicht allein von der künftigen Geschwindigkeitssignalisation abhängt, sondern auch die effektiv heute und später gefahrenen Geschwindigkeiten, die

Verkehrszusammensetzung, die Strassenlängsneigung und das Fahr- und Schaltverhalten das Ergebnis massgeblich beeinflussen können. Das konkrete Verkehrsaufkommen und seine Zusammensetzung wurden im LSP detailliert und nachvollziehbar evaluiert. Für die Verkehrsprognose 2027 wurde im LSP zugunsten der Anliegen der Beschwerdeführer eine weitere Verkehrszunahme von 1% pro Jahr berücksichtigt, obwohl sich in den nächsten Jahren voraussichtlich eine kleinere Entwicklung einstellen dürfte. Auf dieser Basis wurde das Lärminderungspotenzial bei Tempo 30 anhand anerkannter technischer Berechnungsmethoden errechnet, wobei dem Technischen Bericht zum LSP - wieder im Sinn der Beschwerdeführer - offenbar das Berechnungsmodell mit dem eher optimistischeren Lärminderungspotential zugrunde gelegt wurde. Damit sei beim betroffenen Strassenabschnitt eine lärmreduzierende Wirkung von bloss ca. 1,8 dB(A) zu prognostizieren. Aufgrund von Untersuchungen in ähnlichen Situationen hält auch die Dienststelle uwe diese Prognose für realistisch. Damit aber könnten auch mit der Einführung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h inklusive flankierender Strassenbaumassnahmen die Immissionsgrenzwerte bei der überwiegenden Anzahl der Liegenschaften tagsüber nicht eingehalten werden. Weiter führt der Stadtrat in überzeugender Weise aus, dass erfahrungsgemäss erst eine Lärmreduktion von effektiv 10 dB(A) - und nicht schon eine solche von 2 bis 4 dB(A) - einer subjektiven Lärmhalbierung entspreche (vgl. dazu auch den Entscheid der REKO UVEK vom 4.2.2003 [A-2002-8] E. 9.3.2., mit Hinweis). Pegelminderungen, wie die vorliegend prognostizierte von weniger als 2 dB(A), seien als klein zu bezeichnen und würden von Betroffenen nur gerade in der Umstellungsphase wahrgenommen. Zudem führe eine 30%ige Verkehrsreduktion - welche mit der Einführung von Tempo 30 bei weitem nicht erreicht werde - bloss zu einer Minderung der Lärmbelastung um ca. 1 dB(A). Selbst bei einer Halbierung der Verkehrsmenge halbiere sich der Lärm nicht, sondern reduziere sich um lediglich 3 dB(A). Erfahrungsgemäss werde der lärmtechnische Einfluss der Verkehrsmenge, die sich mit der Einführung von Tempo 30 reduzieren sollte, überschätzt. Die von den Beschwerdeführern durch die Einführung von Tempo 30 erhoffte Verkehrsumlagerung sei aus lärmtechnischer Sicht deshalb nicht von Bedeutung. Im betroffenen Strassenbereich werde gemäss Messungen im Durchschnitt nämlich bereits jetzt langsamer gefahren als 50 km/h. Diesen in allen Teilen nachvollziehbaren, fachmännisch abgestützten und gutachterlich belegten Erwägungen ist von Seiten des Gerichts - mit Blick auf dessen in solchen Fällen angezeigten richterlichen Zurückhaltung - nichts Weiteres beizufügen. Dies, zumal sie ausserdem verdeutlichen, dass die Behauptungen der Beschwerdeführer auch in diesem Punkt eine Auseinandersetzung mit den entscheidenden konkreten örtlichen und tatsächlichen Verhältnissen vermissen lassen. f) Zusammenfassend erweist sich die Einführung einer Tempo-30-Zone unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten und nach umfassender Abwägung aller relevanten finanziellen, verkehrs- und sicherheitstechnischen, betrieblichen, planerischen und umweltrechtlichen Interessen als nicht zweckmässig und unverhältnismässig (Art. 14 Abs. 1 lit. a LSV). Die mit der Umgestaltung verbundenen, mutmasslichen Kosten stünden in keinem angemessenen Verhältnis zur prognostizierten, zu wenig wirksamen Lärmreduktion. Sodann könnten die betroffenen Strassen ihrem städte- und verkehrsplanerisch bedeutsamen und sinnvollen Bestimmungszweck nicht mehr gerecht werden. Die Einführung einer Tempo-30-Zone auf dem besagten Strassenabschnitt führte angesichts des klar verkehrsorientierten Bestimmungszwecks zu unverhältnismässigen Betriebseinschränkungen und in der Folge wohl zu unerwünschten Verkehrsumlagerungen in Quartierstrassen. Gleiches gilt auch für

den im Eventualbegehren gestellten Antrag auf Einführung einer Tempo-30-Zone im genannten Bereich ohne die Waldstrecke nach Schulhaus Utenberg bis zum Kreisel Oberlöhli Adligenswilerstrasse/Hünenbergstrasse. Inwiefern dieser Umstand am Gesagten etwas Entscheidendes ändern würde, legen die Beschwerdeführer weder dar, noch ist solches ersichtlich.

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