

ZG_VERWALTUNGSGERICHT V 2020 59 vom 5. Januar 2022

ZG Verwaltungsgericht, 2022-01-05, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zg_verwaltungsgericht_V 2020 59

FR: ZG_VERWALTUNGSGERICHT V 2020 59 du 5 janvier 2022

IT: ZG_VERWALTUNGSGERICHT V 2020 59 del 5 gennaio 2022

Erwägungen

E. 1

A. _____

E. 1.1

Gemäss § 61 Abs. 1 Ziff. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG; BGS 162.1) ist die Beschwerde an das Verwaltungsgericht gegen Verwaltungsentscheide unterer kantonaler Verwaltungsbehörden zulässig, soweit sich ihre Entscheide auf Bundesrecht stützen und die Gesetzgebung keinen Weiterzug an den Regierungsrat oder

E. 1.2

Die Beurteilung der Beschwerde erfolgt auf dem Zirkulationsweg gemäss § 29 der Geschäftsordnung des Verwaltungsgerichtes (GO VG; BGS 162.11).

E. 1.3

Vorliegend kann jede Rechtsverletzung, jede für den Entscheid erhebliche unrichtige oder ungenügende Feststellung des Sachverhaltes und auch die unrichtige Handhabung des Ermessens gerügt werden (§ 63 VRG).

E. 2

B. _____

E. 2.1

Die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten ist nur aus den in Art. 108 Abs. 2 SSV genannten Gründen zulässig, nämlich wenn: a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar oder anders nicht zu beheben ist; b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen; c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann; d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Die Anordnung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist nur gestützt auf ein vorgängig zu erstellendes Gutachten zulässig. Dieses hat aufzuzeigen, dass die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 SSV).

E. 2.2

Bei der Festlegung von Tempo-30-Zonen haben die zuständigen Behörden ein weites Ermessen; es kommt ihnen ein erheblicher Gestaltungsspielraum zu (vgl. BGE 136 II 539

E. 3.2; BGer 1C_558/2019 vom 8. Juli 2020 E. 2.2; 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E. 2.4). Ob die Anordnung einer Tempo-30-Zone und die damit verbundenen Massnahmen zulässig sind, kann das Verwaltungsgericht mit umfassender Kognition prüfen. Bei der Überprüfung von Ermessensfragen übt es allerdings entsprechend der

E. 3

C. _____

E. 3.1

Artikel 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3; nachfolgend: ZonenV) umschreibt den Inhalt des gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV zu erstellenden Gutachtens näher. Danach handelt es sich um einen Kurzbericht, der namentlich folgende Punkte umfasst: a. die Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen; b. einen Übersichtsplan mit der auf Grund des Raumplanungsrechts festgelegten Hierarchie der Strassen einer Ortschaft oder von Teilen einer Ortschaft; c. eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung; d. Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50-Prozent-Geschwindigkeit V50 und 85-Prozent-Geschwindigkeit V85); e. Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche; f. Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen; g. eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

E. 3.2

Vorliegend wurde das Gutachten im Auftrag des Gemeinderats Walchwil von der F. _____ AG (fortan: Gutachten F. _____). Gemäss den Feststellungen im Gutachten F. _____ vom 22. Juni 2020 handelt es sich bei der Oberdorfstrasse gemäss Strassenreglement der Gemeinde Walchwil um eine Sammelstrasse mit Erschliessungsfunktion (Quartiersammelstrasse) und somit um eine siedlungsorientierte Strasse. Bei der Vorderbergstrasse handelt es sich gemäss Strassenreglement der Gemeinde Walchwil um eine Sammelstrasse und um eine verkehrsorientierte Strasse. Die Fahrbahn der Oberdorfstrasse ist 5,0 m breit, diejenige der Vorderbergstrasse 5,0 bis 5,5 m. Den Fussgängern steht auf beiden Strassen ein 1,5 m breites Trottoir zur Verfügung, wobei dasjenige der Oberdorfstrasse im Gegensatz zu demjenigen der Vorderbergstrasse überfahrbar ist. Sowohl die Oberdorfstrasse als auch die Vorderbergstrasse sind in beiden Richtungen für den motorisierten Verkehr im Gegenverkehr und für Radfahrer im Mischverkehr befahrbar. Gemäss dem Gutachten F. _____ ist die durch das bestehende Wohnquartier "Oberdörfli" führende Vorderbergstrasse in diesem Bereich eng (geringe Kurvenverbreiterungen) und kurvig. Es wurden für den Knoten Vorderberg-/Oberdorfstrasse folgende situationsspezifische Gefahrenstellen ausgemacht: "- Die Einmündung der Oberdorfstrasse in die Vorderbergstrasse befindet sich zwischen zwei Kurven. Somit ist die Erkennbarkeit des Knotens eingeschränkt. - Die Fahrbahnbreite der Vorderbergstrasse beträgt im Normalprofil 5,0 bis 5,5 m. • Begegnungen mit Schwerverkehr (PW – LW) sind nur mit geringen Geschwindigkeiten (0...20 km/h) auf der Fahrbahn oder mit Ausweichen auf das Trottoir möglich. • Für Begegnung zwischen Schwerverkehr (LW – LW) ist Ausweichen auf das Trottoir nötig.

E. 3.3

Das Gutachten hält die Vorgaben von Art. 3 ZonenV ein. So werden im Gutachten die Ziele, welche mit der Tempo-30-Zone erreicht werden sollen (Art. 3 lit. a ZonenV), aufgelistet. Der von Art. 3 lit. b ZonenV verlangte Übersichtsplan mit der Hierarchie der Strasse ist ebenfalls vorhanden. Zu den Sicherheitsdefiziten und den Massnahmen zu deren Behebung (Art. 3 lit. c ZonenV) äussert sich das Gutachten ebenso wie zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (Art. 3 lit. d ZonenV) und zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum (Art. 3 lit. e ZonenV). Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme (Art. 3 lit. f ZonenV) enthält Ziff. 5.3.3 des Kurzberichts, wobei dieser Abschnitt knapp ausfiel, da keine Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen zu diskutieren waren, weil gemäss dem Gutachten keine solchen (z.B. Ausweichverkehr) zu erwarten sind. Schliesslich werden die Massnahmen aufgezählt und umschrieben, die erforderlich sind, um die

E. 4

Es seien die vollständigen Prozessakten den Beschwerdeführern zur Verfügung zu stellen.

E. 4.1

Im Gutachten F. _____ wird hingegen dargetan, dass gemäss den vorgenommenen Messungen das Geschwindigkeitsniveau V85 auf der Vorderbergstrasse im Bereich Oberdorf 43 km/h beträgt, die Erkennbarkeit des Knotens Oberdorf- /Vorderbergstrasse jedoch eingeschränkt ist, weil sich diese Einmündung zwischen zwei Kurven befindet. Sowohl die gegenseitige Sicht (Gegenverkehr, Einmündung) wie auch

E. 4.2

Für das Gericht hat sich beim Augenschein klar gezeigt, dass die Sichtverhältnisse beim Knoten Oberdorf-/Vorderbergstrasse nicht derart ideal sind, wie das die Beschwerdeführer darzustellen versuchen. Fahrzeugführer, die sich dem Knoten nähern, können diesen wegen der vorangehenden Kurven erst aus der Nähe erkennen. Auch bei der Einmündung der Geisswaldstrasse in die Vorderbergstrasse können die bei Tempo 50 erforderlichen Sichtweiten entgegen der Ansicht der Beschwerdeführer offensichtlich nicht eingehalten werden. Wenn der Gemeinderat angesichts der unzureichenden Sichtweiten, aber auch angesichts der geringen Fahrbahnbreite der Vorderbergstrasse, welche Begegnungen mit Schwerverkehr nur bei geringen Geschwindigkeiten auf der Fahrbahn möglich machen, davon ausging, dass eine Erhöhung der Verkehrssicherheit nur mit einer Reduktion der Höchstgeschwindigkeit erreicht werden kann, ist dies nicht zu bemängeln. Damit erfüllt die strittige Tempo-30- Zone zumindest den Herabsetzungsgrund von Art. 108 Abs. 2 lit. a SSV, was wie erwähnt bereits für die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten ausreicht. Davon, dass sich die Verkehrssicherheit für die Fussgänger und Velofahrer an der Kreuzung Vorderberg-/Oberdorfstrasse mit der Einführung des Rechtsvortritts verschlechtert, wie das die Beschwerdeführer befürchten, geht das Gericht nicht aus. Zum einen wird bei Tempo 30 generell langsamer auf den Knoten zugefahren als bisher. Das verbessert auch die Situation für die Fussgänger und die Schulkinder, welche die Oberdorfstrasse überqueren müssen, wenn sie entlang der Vorderbergstrasse weiterlaufen möchten. Dass Autofahrer auf der Oberdorfstrasse durch den neu entstehenden Rechtsvortritt von Fahrzeugenkern, welche auf der Vorderbergstrasse bergwärts fahren, gegenüber Fussgängern weniger aufmerksam sein werden, glaubt das Gericht nicht. Die Fahrzeuglenker auf der Vorderbergstrasse haben im

Übrigen bereits heute Vortritt. Zudem müssen die Fussgänger sowieso beim Überqueren der Oberdorfstrasse anhalten, wenn sich Fahrzeuge nähern, da sie nicht vortrittsberechtigt sind, unabhängig davon, wie der Vortritt für Motorfahrzeuge geregelt ist.

E. 4.3

Wenn gemäss den nachvollziehbaren Ausführungen im Gutachten feststeht, dass beim Knoten Oberdorf-/Vorderbergstrasse die bestehenden Gefahren nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und nur durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zu

E. 4.4

Abschliessend ist darauf hinzuweisen, dass eine Beschränkung der vorgesehenen Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten (vgl. Art. 108 Abs. 4 Satz 2 SSV) vorliegend nicht angezeigt ist, da die vom Gutachten F. _____ erhobenen Sicherheitsdefizite grundsätzlich nicht zeitabhängig sind. Zudem ist zu berücksichtigen, dass tageszeitliche Beschränkungen für Motorfahrzeugführer verwirrend sein können, wodurch ein zusätzlicher Gefahrenherd geschaffen wird, und dass sie dem Gewöhnungseffekt an tiefe Geschwindigkeiten abträglich sind (vgl. dazu BGer 1C_618/2018 vom 20. Mai 2019 E. 5.3). In diesem Bundesgerichtsurteil wird im Übrigen darauf aufmerksam gemacht, dass die Feststellung eines Sicherheitsdefizits nicht davon abhängig ist, dass sich bereits Verkehrsunfälle ereignet haben (E. 4.3). Für die Einführung einer Tempo-30-Zone ist denn auch der Nachweis statistisch signifikanter Unfallzahlen nicht erforderlich (vgl. BGer 1C_206/2008 vom 9. Oktober 2008 E. 2.4.3). Es ist denn auch dem Gemeinderat Walchwil zuzustimmen, wenn er ausführt, es wäre unvernünftig, eine Verbesserung der Verkehrssicherheit davon abhängig zu machen, dass sich erst Unfälle ereignen müssen. Damit erübrigt sich eine Diskussion darüber, ob es sich bei dem vorliegend betroffenen Streckenabschnitt um einen Unfallschwerpunkt handelt oder nicht. 5. Zusammenfassend ergibt sich, dass die vom Gemeinderat Walchwil beschlossene und von der Sicherheitsdirektion genehmigte Verkehrsordnung nicht zu beanstanden ist. Die dagegen eingereichte Beschwerde erweist sich als unbegründet, weshalb sie abzuweisen ist. 6. Bei diesem Ausgang des Verfahrens werden die Beschwerdeführer kostenpflichtig (§ 23 Abs. 1 Ziff. 3 VRG). Die Verfahrenskosten von Fr. 1'500.– sind den Beschwerdeführern aufzuerlegen und mit dem in gleicher Höhe geleisteten Kostenvorschuss zu verrechnen. Einen Anspruch auf eine Parteientschädigung haben die

E. 5

Urteil V 2020 59 Da die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit wegen der Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit erfolge, erübrigten sich Ausführungen zu Lärmimmissionen. Es bestehe vorliegend kein Anlass anzunehmen, dass die Tempo-30-Zone zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen führe, auch nicht vor der Liegenschaft der Beschwerdeführer, geschweige denn zu einer erheblichen Erhöhung. Die Situation für Fussgänger werde durch die Reduktion der Geschwindigkeit im Bereich Knoten Vorderberg-/Oberdorfstrasse massgeblich verbessert. Für die Einführung einer Tempo-30-Zone sei der Nachweis statistisch signifikanter Unfallzahlen nicht erforderlich. Die Annahme der Beschwerdeführer, die Fussgänger würden mit dem vorhandenen, überfahrbaren und schmalen Trottoir quasi über eine sichere Insel verfügen, sei illusorisch. Auch von einer fehlenden Schutzwürdigkeit der Radfahrer im besagten Strassenabschnitt könne keine Rede sein. F. Im Januar 2021 nahm eine Delegation der Beschwerdeführer Einblick in die vollständigen Verfahrensakten. G. Am 25. März 2021 wurde vor Ort ein

Augenschein durchgeführt und darüber ein Protokoll erstellt. Den Parteien wurde Gelegenheit gegeben, sich anschliessend noch einmal schriftlich zu äussern. H. Am 19. April 2021 teilte die Sicherheitsdirektion mit, sie verzichte auf die Einreichung einer abschliessenden Stellungnahme. Der Gemeinderat Walchwil liess sich am 6. Juli 2021 noch einmal vernehmen, und die Beschwerdeführer äusserten sich am 24. August 2021 noch einmal. Auf die Ausführungen in diesen Rechtsschriften ist – soweit erforderlich – in den Erwägungen einzugehen. Das Verwaltungsgericht erwägt: 1.

E. 6

Urteil V 2020 59 das Bundesverwaltungsgericht vorsieht. Als Beschwerdeobjekt liegt ein Entscheid der Sicherheitsdirektion vom 14. August 2020 vor. Darin genehmigte die Sicherheitsdirektion eine am 22. Juni 2020 durch den Gemeinderat Walchwil beschlossene Verkehrsordnung, wobei sie sich auf das Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) und die dazugehörigen Ausführungsbestimmungen, somit auf Bundesrecht, stützte. Die Sicherheitsdirektion ist laut § 5 Abs. 2 der Verordnung über den Strassenverkehr und die Strassensignalisation (VSvSs; BGS 751.21) Genehmigungsinstanz für gemeindliche Verkehrsordnungen. Im anschliessenden Rechtsmittelverfahren gilt sie sodann als untere kantonale Verwaltungsbehörde im Sinne von § 61 Abs. 1 Ziff. 1 VRG. Da kein gesetzlicher Weiterzug ihres Genehmigungsentscheids an den Regierungsrat oder an das Bundesverwaltungsgericht vorgesehen ist, ist das Verwaltungsgericht für die Beurteilung der Beschwerde gegen den Genehmigungsentscheid zuständig. Als Beschwerdeobjekt liegt weiter ein Beschluss des Gemeinderats Walchwil vom 22. Juni 2020 vor. Darin erliess dieser die später von der Sicherheitsdirektion genehmigte Verkehrsordnung im Bereich Knoten Vorderberg-/Oberdorfstrasse, Walchwil. Zuger Einwohnergemeinden sind befugt, solche Anordnungen aufgrund von Art. 3 SVG i.V.m. § 5 Abs. 1 VSvSs zu erlassen. An sich wäre dieser kommunale Entscheid gemäss § 40 Abs. 1 VRG beim Regierungsrat mit Verwaltungsbeschwerde anzufechten. Da die gemeindliche Verkehrsordnung und der Genehmigungsentscheid der Sicherheitsdirektion den gleichen Gegenstand betreffen und es gilt, eine Aufspaltung der Rechtsmittelwege zu verhindern, ist in analoger Anwendung von § 67 Abs. 2 lit. b des Planungs- und Baugesetzes (PBG; BGS 721.11) die Beschwerde gegen den Gemeinderatsbeschluss ebenfalls als Verwaltungsgerichtsbeschwerde zu behandeln. Die Beschwerde enthält einen Antrag und eine Begründung (§ 65 Abs. 1 VRG) und wurde fristgerecht eingereicht. Die Beschwerdeführer sind beschwerdeberechtigt, da sie im Gebiet der strittigen Tempo-30- Zone wohnen bzw. dort über Wohneigentum verfügen und folglich von der Verkehrsordnung besonders berührt sind. Auf die Beschwerde ist somit einzutreten.

E. 7

Urteil V 2020 59 2. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften wurde vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt (Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelnverordnung [VRV; SR 741.11] i.V.m. Art. 32 Abs. 2 SVG). Sie kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG). Innerorts können tiefere Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken oder durch die Signalisation einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone angeordnet werden (Art. 108 Abs. 5 lit. d und e der Signalisationsverordnung [SSV; SR 741.21]). 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).

E. 8

Urteil V 2020 59 bundesgerichtlichen Rechtsprechung (vgl. BGE 139 II 145 E. 5) Zurückhaltung, soweit die Beurteilung von einer Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die zuständigen Behörden besser kennen als das Verwaltungsgericht. Verkehrsbeschränkungen wie die Anordnung einer Tempo-30-Zone sind zudem regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. 3. Die Beschwerdeführer machen geltend, vorliegend sei keine rechtsgenügende Einzelfallprüfung bzw. Interessenabwägung vorgenommen worden, aus der nachvollziehbar hervorgehe, dass die Verkehrsanordnung nötig, zweck- und verhältnismässig sei. Hinzu komme, dass der Kurzbericht "Knoten Vorderberg- /Oberdorfstrasse Walchwil – Tempo-30-Zone" die in Art. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen umschriebenen Anforderungen nicht erfülle. Aus dem Kurzbericht gingen die für die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erforderlichen Informationen nicht hervor.

E. 9

Urteil V 2020 59 Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung sind diese Anforderungen vor dem Hintergrund des Zwecks der Geschwindigkeitsbeschränkung und den örtlichen Gegebenheiten zu verstehen. Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen erübrigen sich, wenn keine negativen Konsequenzen ersichtlich sind. Das Gutachten ist nicht isoliert zu betrachten; zur Ergänzung und Konkretisierung der im Gutachten enthaltenen Informationen kann auf andere Erhebungen zurückgegriffen werden. Entscheidend ist, dass die zuständige Behörde die erforderlichen Informationen besitzt um zu beurteilen, ob eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt ist und die Massnahme im Hinblick auf das erstrebte Ziel nötig, zweck- und verhältnismässig ist (BGer 1C_558/2019 vom 8. Juli 2020 E. 3.1 mit zahlreichen Hinweisen).

E. 10

Urteil V 2020 59 - Kurvenverbreiterungen teilweise zu gering; dort muss für Begegnungen PW – LW das Trottoir beansprucht werden. - Sowohl die gegenseitige Sicht (Gegenverkehr, Einmündung) wie auch die Sicht auf Fussgänger sind durch die Kurven, Bebauung und Umgebung/Topographie teilweise eingeschränkt. • Die doppelte Anhaltesichtweite, welche nötig ist, um rechtzeitig anzuhalten, falls nicht auf das Trottoir ausgewichen werden kann, ist bei Vsig [signalisierte Geschwindigkeit] = 50 km/h (resp. VP [Projektierungsgeschwindigkeit]) nicht überall gegeben. Bei Tempo 30 reduzieren sich die erforderlichen Sichtweiten. - Die bestehende Einmündung (Geisswaldstrasse): Sichtweiten, Erkennbarkeit, Vortrittsregelung. - Neue Überbauungen Grossmatt und Dürrenberg; Zunahme des Verkehrsaufkommens. - Fahrbahnhaltestelle des Ortsbusses in Richtung Bahnhof; Fahrbahnbreite, Buskundenwege. - Geplanter neuer Linienbus Nr. 5 ab Fahrplanwechsel Dezember 2020 mit Fahrbahnhaltestelle auf der Oberdorfstrasse nach Einmündung in die Vorderbergstrasse." Das Gutachten F. _____ kommt zum Schluss, aufgrund der allgemein engen Verhältnisse, der Lage der Einmündung (zwischen zwei Kurven) und der genannten Sicherheitsdefizite sei eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit im Bereich "Knoten Vorderberg-/Oberdorfstrasse" nötig. Das Anordnen einer Tempo-30-Zone sei zweck- und verhältnismässig.

E. 11

Urteil V 2020 59 angestrebten Ziele zu erreichen (Art. 3 lit. g ZonenV). Die Beschwerdeführer beschränken sich darauf geltend zu machen, der Kurzbericht "Knoten Vorderberg-/Oberdorfstrasse Walchwil – Tempo-30-Zone" erfülle die in Art. 3 ZonenV umschriebenen Anforderungen nicht und aus dem Kurzbericht gingen die für die Beurteilung der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erforderlichen Informationen nicht hervor, ohne vorzubringen, warum dem so sei, und substantiieren ihre Rüge nicht näher. Das Gutachten erweist sich als vollständig und nachvollziehbar. Der Gemeinderat Walchwil verfügte mit dem Gutachten über die notwendigen Informationen für die Beurteilung, ob eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt und ob die Massnahme gemäss Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV im Hinblick auf das angestrebte Ziel nötig, zweck- und verhältnismässig ist. Ein weiteres Gutachten einzuholen, wie dies die Beschwerdeführer beantragen, ist daher nicht nötig. Artikel 32 Abs. 3 SVG sowie die ZonenV verlangen im Übrigen auch nur ein Gutachten. 4. Die Beschwerdeführer stellen sich zudem auf den Standpunkt, die Verkehrssicherheit im Bereich Oberdorf sei bereits heute ausreichend. Der mit der Tempo- 30-Zone verbundene Rechtsvortritt an der Kreuzung Vorderberg-/Oberdorfstrasse habe zur Folge, dass die Verkehrssicherheit für die Fussgänger und Velofahrer keineswegs geben sei. Die Fussgänger müssten vom oberen Dorfteil Richtung Dorf und umgekehrt die Oberdorfstrasse überqueren. Nach geltender Verkehrsordnung werde ihnen das Überqueren erleichtert, weil die Vorderbergstrasse vortrittsberechtigt sei. Die Fahrzeuglenker könnten auf der Oberdorfstrasse den Fussgängern so bessere Beachtung schenken. Bei Rechtsvortritt werde diese beeinträchtigt, weil die Fahrzeuglenker zusätzlich noch das Vortrittsrecht auf der Vorderbergstrasse beachten müssten. Somit entstehe durch die geplante Verkehrsordnung für die Fussgänger eine weitere Gefahrenquelle. Auf dem vorliegend betroffenen Streckenabschnitt handle es sich um keinen Unfallschwerpunkt, und somit verlange die Verkehrssicherheit keine Einführung einer Tempo-30-Zone. Am Augenschein brachten die Beschwerdeführer zusätzlich vor, sowohl beim Knoten Oberdorf-/Vorderbergstrasse als auch bei der Einmündung der Geisswaldstrasse in die Vorderbergstrasse seien aktuell die Sichtverhältnisse tiptopp und die heutige Signalisation sei genügend.

E. 12

Urteil V 2020 59 die Sicht auf Fussgänger seien durch die Kurven, die Bebauung und die Umgebung/Topographie teilweise eingeschränkt. Die doppelte Anhaltesichtweite, welche nötig sei um rechtzeitig anzuhalten, falls nicht auf das Trottoir ausgewichen werden könne, sei bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht überall gegeben.

E. 13

Urteil V 2020 59 beheben sind (Art. 108 Abs. 2 lit. a SSV), bedarf es keiner weiteren Voraussetzung von Art. 108 Abs. 2 SSV für die Einführung der Tempo-30-Zone, wie z.B. eine Lärmverminderung (Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV). Für die Gemeinde steht denn auch eine solche nicht im Vordergrund. Ziel der Anordnung der Tempo-30-Zone, so die Gemeinde, sei vorliegend nicht primär, dass leiser, sondern dass langsamer gefahren werde. Die allgemeine Verkehrssicherheit solle erhöht und die Gefahrensituationen sollen entschärft werden. Es bestehe aber kein Anlass, anzunehmen, dass die Tempo-30-Zone zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen führe, auch nicht vor der Liegenschaft der Beschwerdeführer. Die Beschwerdeführer jedoch meinen, das Ziel der Reduktion der Lärmbelastung werde nicht erreicht, sondern das Gegenteil trete ein. Die nördliche Eingangspforte der Tempo-30-Zone liege genau vor der Liegenschaft Vorderbergstrasse

24b. In diesem Bereich würden die Fahrzeuge beschleunigen bzw. abbremsen, was zusätzlich Lärm- und Abgasemissionen verursachen werde. An dieser Stelle ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass das Hauptziel der Tempo-30- Zone im Bereich Oberdorf, Walchwil, die Behebung von Sicherheitsdefiziten ist. Damit ist eine der Voraussetzungen gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt, was für die Einführung der Tempo-30-Zone ausreicht. Dem steht nach Ansicht des Gerichts keine Lärmerhöhung entgegen, welche das zu erwartende Ausmass der Reduktion der Gefahrensituationen allenfalls übersteuern würde. Im Gegenteil, das Gericht geht davon aus, dass die beschlossene Verkehrsordnung gesamthaft eher zu einer Verminderung der Umweltbelastung durch Lärm führt, jedenfalls die diesbezügliche Situation zumindest gleich bleibt. Dass eine Geschwindigkeitsreduktion (erreicht werden muss mit der Tempo- 30-Anordnung eine Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus V85 von heute 43 km/h auf mindestens 38 km/h) grundsätzlich zu einer Verminderung des Lärms führt, dürfte unbestritten sein. Es kann zudem davon ausgegangen werden, dass eine Tempo-30-Zone zu einem gleichmässigeren Fahrverhalten führt, was ebenfalls der Umwelt zugutekommt. Auch bei der nördlichen Eingangspforte der Tempo-30-Zone ist nicht von einer starken Zunahme des Lärms auszugehen, liegt diese doch kurz vor bzw. kurz nach einer sich im Wald befindenden 180-Grad-Kurve mit beschränkter Sicht, weshalb nicht anzunehmen ist, dass Verkehrsteilnehmer mit grosser Geschwindigkeit auf die nördliche Eingangspforte zufahren bzw. dort in Richtung der Kurve stark beschleunigen und es daher zu massgeblichen Geräuschen durch Bremsvorgänge oder Beschleunigung kommt. Gesamthaft ist daher nicht mit einer Erhöhung des Lärms durch die Einführung der Tempo-30-Zone zu rechnen. Zum gleichen Ergebnis, nämlich dass es mit der Einrichtung einer Tempo-30-Zone beim Knoten Oberdorf-/Vorderbergstrasse nicht zu einer

E. 14

Urteil V 2020 59 Lärmzunahme kommt, gelangt auch das vom Gemeinderat Walchwil in Auftrag gegebene "Gutachten Lärmauswirkungen Tempo-30-Zone" der G. _____ AG vom 12. November 2020. Die strittige Tempo-30-Zone erweist sich somit als verhältnismässig. Das Gericht schliesst sich im Übrigen der Ansicht des Gutachters F. _____ an, dass der Standort der nördlichen Eingangspforte richtig gewählt ist, weil genau dort die Siedlung beginnt und bei einem Standort ausserhalb der Siedlung die Akzeptanz der Pforte bei den Verkehrsteilnehmern fehlen würde. Die Beschwerdeführer verlangen denn auch keine Verlegung der Signalisation.

E. 15

Urteil V 2020 59 in ihren amtlichen Wirkungskreisen obsiegenden Beschwerdegegner nicht (§ 28 Abs. 2a VRG).

E. 16

Urteil V 2020 59 Demnach erkennt das Verwaltungsgericht: