

ZH_BAUREKURSGERICHT BRGE II Nrn. 0265-0271/2021 vom 9. November 2021

ZH Baurekursgericht, 2021-11-09, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_baurekursgericht_BRGE II Nrn. 0265-0271_2021](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_baurekursgericht_BRGE%20II%20Nrn.%200265-0271_2021)

FR: ZH_BAUREKURSGERICHT BRGE II Nrn. 0265-0271/2021 du 9 novembre 2021

IT: ZH_BAUREKURSGERICHT BRGE II Nrn. 0265-0271/2021 del 9 novembre 2021

Regeste

Zu beurteilen waren mehrere Rekurse gegen einen kommunalen Beschluss, mit welchem die Einsprachen betreffend Lärmsanierung bestimmter Gemeindestrassen abgewiesen und festgehalten worden war, es werde Tempo 50 beibehalten und auf den Einbau lärmarmen Strassenbeläge verzichtet. Das Baurekursgericht kam gestützt auf das seitens der Vorinstanz eingeholte Verkehrsgutachten zum Schluss, dass bezüglich der streitgegenständlichen Strasse eine Lärmsanierung erforderlich sei, wobei von den verschiedenen Massnahmooptionen diejenige der Einführung einer Tempo-30-Zone besonders zweckmässig erscheine und überdies verhältnismässig sei. Entsprechend wurde der angefochtene Beschluss aufgehoben und zur Durchführung einer die Einführung einer Tempo-30-Zone umfassenden Lärmsanierung an die Vorinstanz zurückgewiesen.

Erwägungen

E. 2

A. H., [...]

E. 2.1

Die Zuständigkeit des Baurekursgerichts zur Behandlung der vorliegenden Streitsache ergibt sich zum einen aus § 329 des Planungs- und Baugesetzes (PBG), wonach unter anderem Anordnungen in Anwendung des Umweltschutzgesetzes (USG) beim Baurekursgericht angefochten werden können. Hierzu zählen auch Anordnungen, die spezifisch in Anwendung der gestützt auf das USG erlassenen Verordnungen, vorliegend der Lärmschutzverordnung (LSV), ergangen sind. Zum andern ergibt sich die Zuständigkeit aus Art. 41 Abs. 1 des Strassengesetzes (StrG), da das fragliche Lärmsanierungsprojekt verfahrensrechtlich als Projektierung für Gemeindestrassen im Sinne dieses Gesetzes ausgestaltet wurde und materiell neben funktionellen Verkehrsanordnungen (wie insbesondere der Einführung einer Tempo-30-Zone) auch bauliche Massnahmen (namentlich der Einbau lärmarmen Strassenbeläge) zur Diskussion stehen.

E. 2.2

Die Rekurrierenden verfügen als Eigentümer oder Bewohner (in auf Dauer angelegten Rechtsverhältnissen) von Liegenschaften an der Z.-Strasse über eine räumliche Beziehungsnähe und zugleich über ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Abänderung des angefochtenen Entscheids, mit dem auf lärmreduzierende Massnahmen umfassend verzichtet wird. Dies gilt unabhängig davon, ob bei den jeweiligen Parzellen eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (IGW) gemäss LSV besteht, da es für die Bejahung der Legitimation ausreichend ist, wenn die angebehrten Sanierungsmassnahmen bei den jeweiligen Liegenschaften zu einer Emissionsbegrenzung führen

würden, was unstreitig der Fall ist (BGr 1C_352/2019 vom 27. Mai 2019, E. 3.2 und 3.3). Hinsichtlich der Anträge betreffend Sanierung der Z.-Strasse sind die Rekurrierenden somit sowohl im Sinne von § 338a PBG als auch im Sinne von § 21 Abs. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG) zur Rekurshebung legitimiert. R2.2021.00093 Seite 7

Während fast alle Rekurrierenden den Streitgegenstand ausdrücklich auf Sanierungsmassnahmen für die Z.-Strasse beschränken, lässt sich dem Rekurs im Verfahren G.-Nr. R2.2021.00093 nicht eindeutig entnehmen, dass er sich nicht auch auf die Anordnungen (bzw. den Verzicht auf solche) betreffend L.- und F.-Strasse bezieht. Damit ist von einer umfassenden Anfechtung auszugehen. Indessen legen die Rekurrierenden im genannten Verfahren nicht dar, dass sie Eigentümer oder Bewohner von Liegenschaften an der L.- oder F.-Strasse wären. Dass sich ihre Legitimation sodann aus der regelmässigen Benützung dieser Strassen ergeben könnte, erscheint im Kontext einer Lärmsanierung von vornherein fraglich (vgl. zum entsprechenden Legitimationskriterium bei unabhängig von Lärmsanierungen erlassenen funktionellen Verkehrsanordnungen BGE 136 II 539, E. 1.1). Die Frage kann letztlich offenbleiben, da in der fraglichen Rekurschrift gar keine entsprechenden tatsächlichen Behauptungen erfolgen, sondern die Legitimation ausschliesslich mit dem Bewohnen einer Liegenschaft an der Z.-Strasse begründet wird. Soweit sich der Rekurs im Verfahren G.-Nr. R2.2021.00093 auf die L.- und F.-Strasse bezieht, ist darauf somit zufolge fehlender Legitimation nicht einzutreten. Davon ausgehend, dass das streitbetreffende Lärmsanierungsprojekt als Strassenprojekt im Sinne des StrG öffentlich aufgelegt worden ist, bildet Voraussetzung einer Anfechtung des vorliegend strittigen Beschlusses die vorgängige Erhebung einer Einsprache (Art. 17 Abs. 4 StrG). Sämtliche Rekurrierenden machen geltend, Einsprache erhoben zu haben. In den Rekursverfahren G.-Nrn. R2.2021.00096, R2.2021.00100 und R2.2021.00102 wird dies jedoch nicht dokumentiert. Zwar sind die Prozessvoraussetzungen von der Rekursinstanz von Amtes wegen zu prüfen. Nichtsdestotrotz ist vorab festzuhalten, dass die Erhebung einer Einsprache durch die Rekurrierenden der genannten Verfahren von keiner Seite in Frage gestellt wird. Zu beachten ist sodann, dass aufgrund der weiteren Rekursverfahren (in denen auch die übrigen Prozessvoraussetzungen erfüllt sind) die aufgeworfenen Fragen ohnehin materiell zu behandeln sind. Unter diesen Umständen rechtfertigt es sich, auch in den genannten drei Rekursverfahren einen materiellen Entscheid zu treffen. Im Sinne eines Zwischenfazit ergibt sich somit, dass auf sämtliche sieben Rekurse (unter Vorbehalt des vorstehend zum Rekursverfahren G.-Nr. R2.2021.00093 Ausgeführten) grundsätzlich einzutreten ist. R2.2021.00093 Seite 8

Nicht einzutreten ist jedoch auf den in den Rekursverfahren G.-Nrn. R2.2021.00095, R2.2021.00098, R2.2021.00100 und R2.2021.00102 gestellten Antrag, wonach "nach Einführung von Tempo 30 zu prüfen [sei], auf welchen Abschnitten der Einbau von lärmarmen Strassenbelägen nötig und sinnvoll ist". Gegenstand des vorliegenden Rekursverfahrens bildet die Frage, ob die Vorinstanz im Rahmen der Lärmsanierung der Z.-Strasse auf die Anordnung von Sanierungsmassnahmen verzichten (bzw. eine ausschliesslich durch Gewährung von Erleichterungen erfolgende Sanierung vornehmen) durfte. Zu entscheiden ist mithin, ob im angefochtenen Beschluss entsprechende Sanierungsmassnahmen hätten angeordnet werden müssen und welcher Art diese gegebenenfalls hätten sein müssen. Demgegenüber sind eine erneute zukünftige Überprüfung der Lärmbelastung und der Entscheid darüber, ob gegenüber der Beurteilung

im vorliegenden Verfahren weitergehende Massnahmen als erforderlich erachtet werden, einem eigenständigen Verfahren vorbehalten. Dies gilt namentlich auch für die bei Einführung einer Tempo-30-Zone erforderliche Wirkungsüberprüfung (vgl. Art. 6 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen [im Folgenden: Tempo-30-Zonen-Verordnung]; vgl. hierzu auch E. 5.3.3 und 5.3.5). Zwar steht deren Notwendigkeit bei Einführung einer Tempo-30-Zone bereits fest, was jedoch die über die fragliche Einführung entscheidende Instanz nicht dazu berechtigt, bereits den Umfang der zukünftigen Überprüfung, namentlich die konkret zu prüfenden weiteren Massnahmen, näher zu spezifizieren. Auf den genannten Antrag ist demnach nicht einzutreten. 3. Es wird die Durchführung eines Augenscheins beantragt (vgl. § 7 VRG). Das Baurekursgericht hat unbeschleunigt von Parteianträgen nur dann einen Augenschein durchzuführen, wenn die Verhältnisse vor Ort zwar entscheidungsrelevant, auf Grund der Akten aber noch unklar sind. Diese Voraussetzung ist vorliegend nicht erfüllt, so dass kein Augenschein durchzuführen war. 4. Die streitbetreffende Z.-Strasse erstreckt sich auf dem Gebiet der Gemeinde X auf einer Länge von ca. 900 m von der Gemeindegrenze zu Y bis zur Einmündung in die S.-Strasse. Dabei führt sie durchgehend durch verschiedene R2.2021.00093 Seite 9

Wohnzonen, zweimal für ein kurzes Stück auch durch eine bzw. entlang einer Kernzone gemäss BZO der Gemeinde X; auf einem weiteren kurzen Stück verläuft sie sodann entlang einer Freihaltezone. Für die genannten Wohn- und Kernzonen gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) II gemäss Art. 43 i.V.m. Anhang 3 der LSV, mit Ausnahme einer Bautiefe unmittelbar vor Einmündung der Z.-Strasse in die S.-Strasse (nach Unterquerung der Bahnlinie), wo die ES III gilt. Bei der Z.-Strasse handelt es sich um eine Gemeindestrasse. Im kommunalen Richtplan Verkehr ist sie als kommunale Hauptsammelstrasse festgesetzt. Aktuell ist die Z.-Strasse durchgehend mit Tempo 50 signalisiert. 5.1.1. Der Rekurrent im Verfahren G.-Nr. R2.2021.00101 macht vorab geltend, der angefochtene Entscheid sei bereits aufgrund eines verfahrensrechtlichen Mangels aufzuheben. Da über Projekteinsparungen mit der Projektfestsetzung zu entscheiden sei, hätte der Gemeinderat das Sanierungsprojekt förmlich festzusetzen gehabt, wozu (bei der gewählten Form der Sanierung) die Spezifizierung der gewährten Erleichterungen gehört hätte. In materieller Hinsicht bringen die Rekurrierenden zusammengefasst vor, bei bestehendem Tempo 50 sei gemäss Verkehrsgutachten eine Mehrheit der angrenzenden Liegenschaften (gemäss einzelnen Rekurrierenden: fast alle Liegenschaften an der Z.-Strasse) von einer IGW-Überschreitung betroffen, die bei 50 % der Liegenschaften mehr als 1 dB(A) und maximal 8 dB(A) betrage (teilweise Überschreitung des AW-5, d.h. des Alarmwerts abzüglich

E. 3

A. H., [...]

E. 4

M. H. und R. H., [...]

E. 5

dB(A)). Erstrebenswert sei gemäss Verkehrsgutachten sodann eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, wobei insbesondere auf den Stellenwert im Schulwegnetz, die Unfallschwerpunkte sowie den hohen V-Wert (von 85 % 85 der Fahrer eingehaltene Geschwindigkeit) und massive Geschwindigkeitsüberschreitungen verwiesen (und seitens einiger Rekurrierender ergänzend die geringe Übersichtlichkeit bestehender Hauszufahrten

genannt) wird. Dabei ergebe sich aus dem seitens der Vorinstanz eingeholten verkehrstechnischen Gutachten, dass sämtliche Voraussetzungen für die Einführung eines Tempo-30-Regimes gemäss Art. 108 der Signalisationsverordnung (SSV) erfüllt seien, dass die Kantonspolizei sich positiv zur Einführung einer Tempo-30-Zone geäussert habe, diese auch für die auf der Z.-Strasse abschnittsweise (auf einer Strecke von lediglich ca. 50 m) verkehrende Buslinie R2.2021.00093 Seite 10

tragbar sei und eine Tempo-30-Zone sowohl eine deutliche Abnahme des Verkehrslärms als auch einen klaren Sicherheitsgewinn und eine Verflüssigung des Verkehrs zur Folge habe. Ausgehend von diesen Erkenntnissen des Gutachtens erscheine dessen Gesamtfazit aus dem Zusammenhang gerissen und erwecke den Verdacht einer nachträglichen Veränderung. Unbegründet seien im Lichte der bundesgerichtlichen Rechtsprechung die seitens der Vorinstanz angeführten Argumente: So hänge die Pflicht zur Vornahme einer effektiven Lärmsanierung nicht davon ab, ob damit sämtliche IGW-Überschreitungen beseitigt würden, wobei eine Tempo-30-Zone vorliegend zu einer Abnahme des Verkehrslärms um ca. 3 dB(A) (was einer Halbierung des Verkehrslärms entspreche) und zu einer durchgehenden Einhaltung der IGW in der Nacht führen würde, mithin sehr wirkungsvoll wäre. Kosten in der zur Diskussion stehenden Höhe seien keine Rechtfertigung für einen Verzicht auf die Sanierung, wobei auch für die gegebenenfalls erforderliche Durchsetzung von Tempo 30 wirtschaftlich tragbare, zusätzliche Massnahmen denkbar seien, so neben allfälligen baulichen Massnahmen (wie etwa Nasen, Ausbuchtungen oder auf den Belag aufgelegte Elemente) auch Signalisationsmassnahmen (wie zum Beispiel zusätzliche versetzt markierte Abstellplätze, temporäre Geschwindigkeitsmessanlagen oder Speed-Displays). Auch bestünden schon heute zahlreiche bauliche Massnahmen (wobei vereinzelt auch eine Akzeptanz der Temporeduktion aufgrund gleichen Erscheinungsbilds von Quartiersammel- und Quartierstrassen geltend gemacht wird). Im Übrigen habe der Gemeinderat auf der Z.-Strasse ohnehin die im Richtplan vorgesehenen Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umzusetzen. Schliesslich würden auch allfällige Kapazitätseinbussen keine Rechtfertigung für den Verzicht auf wirkungsvolle Lärmsanierungsmassnahmen bilden, umso mehr, wenn diese Einbussen nicht einmal ansatzweise dargetan bzw. belegt würden. Eine geringfügige Verlängerung der Fahrzeiten (bei theoretischer Befahrung mit den Höchstgeschwindigkeiten 43 Sekunden; gemäss einzelnen Rekurrierenden effektiv 16-24 Sekunden) wäre hinzunehmen, da das Interesse einer hohen Zahl von Lärmbetroffenen dasjenige von Automobilisten an einem ungehinderten Befahren der Z.-Strasse überwiege. Auch berge eine Temporeduktion auf der Z.-Strasse nicht die Gefahr einer Verkehrsverlagerung in die angrenzenden Quartiere, da dort ebenfalls Tempo 30 gelte und man weder schneller noch direkter zum Ziel gelange; dies gelte insbesondere auch für die X.-Strasse, die länger, schmaler und mit Schwellen versehen sei. Umgekehrt werde die Z.-Strasse heute von Anwohnern aus Y zur Umgehung von Staus auf der S.-Strasse R2.2021.00093 Seite 11

genutzt. Weiter wird ausgeführt, ein Gemeinwesen könne nicht einfach über seine Richtplanung die Lärmschutzgesetzgebung aushebeln und eine Charakterisierung als Hauptsammelstrasse bzw. verkehrsorientierte Strasse (wobei letztgenannte Qualifikation von einem Teil der Rekurrierenden bestritten wird) sei nicht von der Fahrgeschwindigkeit abhängig. Fehlgehe auch der Hinweis der Vorinstanz, wonach die Anstösser durch Zusammenschlüsse von Grundstücken und angepasste Bauweise für eine geringere Lärmbelastung sorgen könnten, zumal keine entsprechende Verpflichtung der betroffenen

Eigentümer bestehe. Auch habe die Gemeinde selbst durch den Ausbau der Z.-Strasse unter Inanspruchnahme des Landes der Anstös- ser bewirkt, dass deren Liegenschaften nun näher an der Strasse stehen würden. Zusammenfassend lasse sich weder dem angefochtenen Entscheid noch dem Verkehrsgutachten entnehmen, inwiefern eine Ausnahmesituation vorliegen solle, was aber Voraussetzung des Verzichts auf Massnahmen an der Quelle und der Gewährung von Erleichterungen wäre. Bezüglich der Frage eines lärmarmen Belags, macht der Rekurrent im Ver- fahren G.-Nr. R2.2021.00101 geltend, soweit der Gemeinderat Tempo 50 aus Kapazitätsgründen beibehalten wolle, müsste er als alternative Mass- nahme die Z.-Strasse mit einem entsprechenden Belag versehen. Die Re- kurrierenden im Verfahren G.-Nr. R2.2021.00093 halten dafür, die im Ver- kehrsgutachten ausgewiesenen Kosten für den Einbau lärmarmen Beläge seien überhöht und unrealistisch. Zudem könnten entsprechende Beläge auch punktuell eingesetzt werden. Verschiedene der Rekurrierenden äussern schliesslich Kritik am in den Ak- ten liegenden Verkehrsgutachten: So monieren die Rekurrierenden in den Verfahren G.-Nrn. R2.2021.00100 und R2.2021.00102, da das Verkehrsgut- achten von der Gemeinde X in Auftrag gegeben worden sei, handle es sich um ein Parteigutachten; im Sinne einer Beweisofferte wird daher dem Bau- rekursgericht beantragt, ein Verkehrsgutachten bei einer "parteineutralen" Fachstelle einzuholen. Unklar sei sodann, mit welcher Methode die Mess- werte im Falle einer Temporeduktion erhoben worden seien. Auch sei die Anzahl lärm betroffener Personen nicht ermittelt worden (was vom Rekurren- ten im Verfahren G.-Nr. R2.2021.00101 ebenfalls erwähnt wird). Weiter wird (in Übereinstimmung mit den Rekurrierenden der Verfahren G-Nrn. R2.2021.00095 und R2.2021.00098) vorgebracht, die neuen Messungen zur R2.2021.00093 Seite 12

Lärmsituation an der Z.-Strasse, auf die sich das Verkehrsgutachten be- ziehe, seien vom 22. bis 28. Oktober 2020 und damit während der Covid-19- Pandemie vorgenommen worden, so dass die Zahlen vor allem nachts nicht repräsentativ seien, da der "Ausgehverkehr" gefehlt habe. Die ursprüngli- chen, auf Verkehrszählungen im Jahr 2010 (recte 2009) zurückgehenden und für die Berechnungen im Rahmen des Strassenlärm-Sanierungsprojekts verwendeten Erhebungen würden eher dem Ist-Zustand entsprechen. Die Rekurrierenden in den Verfahren G.-Nrn. R2.2021.00095 und R2.2021.00098 halten schliesslich fest, entgegen dem Gutachten seien nicht 58 %, sondern tagsüber 76 % und in der Nacht 41 % der Liegenschaften von IGW-Überschreitungen betroffen. 5.1.2. Demgegenüber stellt sich die Vorinstanz auf den Standpunkt, das vorlie- gende Verkehrsgutachten bilde mit einer umfassenden Analyse die Situation an der Z.-Strasse und an der L.-/F.-Strasse detailliert ab (wobei im Folgen- den die von der Vorinstanz weitgehend ohne Differenzierung auf beide Stras- sen bezogene Argumentation nur unter Nennung der Streitgegenstand bil- denden Z.-Strasse wiedergegeben wird). Die Z.-Strasse sei im kommunalen Verkehrsplan vom 23. September 2013 als Hauptsammelstrasse festgesetzt und bewusst von der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 im Jahr 2009 ausgenommen worden. Die Funktion der Z.-Strasse (und der L.-/F.- Strasse) sei im Verkehrsnetz von X von entscheidender Bedeutung, da durch die Bündelung des Verkehrs eine erhebliche Abnahme der Verkehrsmengen in den Quartieren habe erreicht werden können, wodurch die Wohn- und Le- bensqualität sowie die Verkehrssicherheit erheblich gesteigert worden seien. Die Strasse werde überdies durch Buslinien, Ver- und Entsorgungsfahr- zeuge sowie die Feuerwehr und Ambulanz befahren. Da die Einführung einer Tempo-30-Zone eine hierarchische Gleichstellung mit den angrenzenden Quartierstrassen (unter anderem durch Ersatz der bestehenden Trottoirüber-

fahrten durch Rechtsvortritte) bewirken würde, widerspreche sie dem rechtskräftigen kommunalen Verkehrsplan, womit die Massnahme nicht zweckmässig sei. Da zudem nach einer Tempo 30-Signalisation 85 % der Fahrzeuge nicht schneller als 38 km/h fahren sollten, sei angesichts der grosszügigen Breite der Strasse (ca. 11 m inkl. beidseitigen, 1,5-2 m breiten Trottoirs) die Gefahr relativ gross, dass kostenintensive ergänzende bauliche Massnahmen nötig würden. Weiter würden auch bei Einführung von Tempo 30 zahlreiche IGW-Überschreitungen verbleiben. An der Z.-Strasse seien R2.2021.00093 Seite 13

zahlreiche Fussgängerschutzmassnahmen realisiert worden, die sich verkehrsberuhigend auswirken würden, was im Hinblick auf die Unfallauswertung (keine signifikante Häufung an Verkehrsunfällen in den vergangenen fünf Jahren) eine gewährleistete Verkehrssicherheit belege. Eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werde als weder zweckmässig noch angemessen beurteilt. Hinsichtlich des Einbaus lärmarmer Strassenbeläge macht die Vorinstanz geltend, dieser erweise sich aufgrund des häufigen Belagsersatzes, der zum Erhalt der lärmmindernden Wirkung erforderlich sei, weder als zweckmässig noch als verhältnismässig, dies insbesondere auch hinsichtlich der damit verbundenen Unterhalts- und Sanierungskosten. Ein lokal begrenzter Einsatz lärmarmer Beläge sei nicht sinnvoll bzw. kontraproduktiv, da bei den Fugenübergängen Übergangsgeräusche entstehen würden. Weiter führt die Vorinstanz aus, die Hauptausrichtung der Grundrisse insbesondere der hangabwärts liegenden Parzellen sei auf den See ausgerichtet, wodurch die lärmempfindlichen Räume auf der vom Strassenraum abgewandten Seite zu liegen kämen, während die hangaufwärts liegenden Parzellen terrainbedingt weniger stark durch den Strassenlärm beeinträchtigt würden. Auch könnten die lärmempfindlichen Räume (bei stichprobenartig betrachteten Gebäuden) strassenabgewandt gelüftet werden. Zugleich wird darauf hingewiesen, zahlreiche Liegenschaften wiesen durch die Lage zwischen Z.-Strasse und Bahngleisen eine herausfordernde Lage hinsichtlich des Lärmschutzes auf, wobei sich eine gesamtheitliche Lärmsanierung nicht durch Massnahmen an der Quelle lösen lasse. Vielmehr stünden die Grundeigentümer in der Verantwortung, gegebenenfalls durch Zusammenschluss mehrerer Parzellen eine der LSV entsprechende Nutzweise zu ermöglichen. Die IGW-Überschreitungen seien mit den grösstenteils massiv unterschrittenen, kritischen Distanzen zwischen Wohngebäuden und Strassenachse zu begründen. Schliesslich führt die Vorinstanz aus, eine Sanierungspflicht der Gemeinde bestehe nur, soweit die betroffenen Gebäude, bei denen eine IGW-Überschreitung vorliege, eine Baubewilligung vor 1985 aufwiesen, was bei zahlreichen Gebäuden nicht der Fall sei. Zusammenfassend sei eine ganzheitliche Lärmsanierung und die Gewährleistung der durchgehenden Einhaltung der IGW durch Massnahmen an der Quelle weder technisch und betrieblich noch wirtschaftlich tragbar. R2.2021.00093 Seite 14

5.2.1. Die Parteien gehen übereinstimmend davon aus, dass vorliegend die Bestimmungen des Sanierungsrechts anwendbar seien (insb. Art. 16 f. USG und Art. 13 f. LSV). Im Lichte der neueren verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung liegt dies nicht von vornherein auf der Hand. So hat das Verwaltungsgericht im Entscheid VB.2017.00658, in BEZ 2019 Nr. 22, die Frage aufgeworfen, ob bei Anlagen, welche am 1. Januar 1985 (Zeitpunkt des Inkrafttretens des USG) zwar die Planungswerte überschritten, jedoch die Immissionsgrenzwerte einhielten und (soweit es sich um Strassen handelt) erst aufgrund einer reinen Zunahme des Verkehrs später auch die IGW überschritten, statt des

Sanierungsrechts die für neue Anlagen geltende Bestimmung von Art. 25 USG analog anwendbar sei. Vorliegend machen mehrere Rekurrende (vgl. G.-Nr. R2.2021.00096, act. 2 sowie G.-Nrn. R2.2021.00100 und R2.2021.00102, act. 2 Rz. 12) eine starke Zunahme des Verkehrs nach dem genannten Stichtag geltend. Indessen sind diese Hinweise zu wenig präzise, als dass sich letztlich ermitteln liesse, ob die IGW am 1. Januar 1985 noch eingehalten waren oder nicht, so dass schon aus diesem Grund das grundsätzlich mildere Sanierungsrecht zur Anwendung gelangen muss. Es kommt hinzu, dass nach dem zitierten Entscheid des Verwaltungsgerichts selbst eine analoge Anwendung von Art. 25 USG lediglich die Pflicht zur Einhaltung des am 1. Januar 1985 bestehenden Immissionsmasses und damit im Zweifelsfall lediglich der IGW zur Folge hätte, so dass sich insoweit gegenüber dem Sanierungsrecht gar kein Unterschied ergäbe (vgl. VB.2017.00658, E. 5.5, in BEZ 2019 Nr. 22). Schliesslich zeigt sich, dass im genannten Fall (trotz Thematisierung der Konstellation einer Immissionssteigerung durch reine Zunahme des Verkehrs) letztlich für die analoge Anwendung von Art. 25 USG entscheidend war, dass nach dem Stichtag eine funktionelle (Charakter-)Änderung der Strasse durch Statuswechsel von einer Gemeindestrasse hin zu einer regionalen Verbindungsstrasse stattgefunden hatte (vgl. VB.2017.00658, E. 5.7, in BEZ 2019 Nr. 22). Dies ist vorliegend nicht der Fall, so dass es auch in dieser Hinsicht gerechtfertigt ist, auf die vorliegend zu beurteilende Konstellation das Sanierungsrecht anzuwenden.

5.2.2. Gemäss Art. 16 USG müssen Anlagen, die den Vorschriften dieses Gesetzes oder den Umweltvorschriften anderer Bundesgesetze nicht genügen, saniert werden (Abs. 1), wobei der Bundesrat Vorschriften über die Anlagen, den Umfang der zu treffenden Massnahmen, die Fristen und das Verfahren R2.2021.00093 Seite 15

erlässt (Abs. 2). Wäre eine Sanierung nach Art. 16 Abs. 2 USG im Einzelfall unverhältnismässig, gewähren die Behörden Erleichterungen, wobei jedoch der Alarmwert für Lärmimmissionen nicht überschritten werden darf (Art. 17 USG). Art. 13 LSV statuiert, dass bei ortsfesten Anlagen, die wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen, die Vollzugsbehörde nach Anhören der Inhaber der Anlagen die notwendigen Sanierungen anordnet (Abs. 1). Die Anlagen müssen (gemäss Abs. 2) so weit saniert werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (lit. a) und dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (lit. b). 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 (Abs. 3). Gemäss Art. 14 Abs. 1 LSV gewährt die Vollzugsbehörde Erleichterungen, soweit die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen würde (lit. a) oder überwiegende Interessen namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes, der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Gesamtverteidigung der Sanierung entgegenstehen (lit. b). Die Gewährung von Erleichterungen zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in einer bestimmten Situation ist gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung eine Ausnahmegewilligung, deren Erteilung nur in Sonderfällen erfolgen soll und restriktiv gehandhabt werden muss (BGr 1C_45/2010 vom 9. September 2010, E. 2.1; BGr 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016, E. 2.1; BGr 1C_117/2017 und 1C_118/2017 vom 20. März 2018, E. 3.1). Dabei ist als mögliche Sanierungsmassnahme auch die Herabsetzung der Geschwindigkeit im Innerortsbereich, unter anderem durch Anordnung einer Tempo-30-Zone, zu prüfen, was selbst dann gilt, wenn es sich bei der fraglichen Strasse um eine Hauptstrasse handelt (vgl. BGr 1C_45/2010 vom

E. 9

September 2010, E. 2.4 und 2.5; BGr 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016, E. 2.2; vgl. auch BRGE III Nr. 0088/2017, E. 7.3 und 7.4.1, in BEZ 2017 Nr. 37 [betreffend Staatsstrassen]).

Da entsprechende Verkehrsbeschränkungen regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden sind, besitzen die zuständigen Behörden einen erheblichen Gestaltungsspielraum (BGr 1C_117/2017 und 1C_118/2017 vom 20. März 2018, E. 3.3; BGr 1C_11/2017 vom 2. März 2018, E. 2.4). R2.2021.00093 Seite 16

Im Sinne spezifisch strassenverkehrsrechtlicher Vorgaben hält Art. 108 Abs. 2 SSV fest, dass die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten herabgesetzt werden können, 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 durch die Herabsetzung eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann, wobei der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren ist (lit. d) (vgl. zur Alternativität der Voraussetzungen beispielsweise BGE 139 II 145, insb. E. 5, wo lediglich lit. a und b zur Diskussion standen; vgl. auch die Formulierung in BGr 1C_117/2017 und 1C_118/2017 vom 20. März 2018, E. 5.2 ["eine der Voraussetzungen"]). Vorwiegend ist aufgrund eines Gutachtens abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV; vgl. auch Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes [SVG]). Dabei verlangt die Verhältnismässigkeitsprüfung eine gesamthafte Interessenabwägung unter Einbezug aller relevanten Umstände des Einzelfalls, wozu alle zu erwartenden positiven oder negativen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung in allen Bereichen (Lärm, Luft, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss usw.) gehören (BGr 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016, E. 2.2 und 6.4). 5.2.3. Gemäss Art. 3 der Tempo-30-Zonen-Verordnung handelt es sich beim Gutachten gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 Abs. 4 SSV um einen Kurzbericht, der insbesondere folgende Punkte umfasst: die Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen (lit. a); einen Übersichtsplan mit der auf Grund des Raumplanungsrechts festgelegten Hierarchie der Strassen einer Ortschaft oder von Teilen einer Ortschaft (lit. b); eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung (lit. c); Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50-Prozent-Geschwindigkeit V und 50 85-Prozent-Geschwindigkeit V) (lit. d); Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche (lit. e); Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen (lit. f); R2.2021.00093 Seite 17

eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen (lit. g). Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung hängen allerdings Inhalt und Umfang des Gutachtens vom Zweck der Geschwindigkeitsbegrenzung und den örtlichen Gegebenheiten ab. 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 angestrebte Ziel nötig, zweck- und verhältnismässig ist. Handelt es sich um eine Geschwindigkeitsreduktion zur Lärmsanierung, müssen insbesondere die Konsequenzen

der Temporeduktion aus Lärmsicht (akustische Wirkungen; Änderung der Störwirkung auf die Anwohner) im Gutachten beschrieben und alternative Massnahmen zur Lärmbekämpfung aufgezeigt werden (technische Machbarkeit, Kosten und Nutzen). Aufzuzeigen sind aber auch allfällige entgegenstehende Verkehrsinteressen wie Verkehrssicherheit und -fluss, Ausweichverkehr, Konsequenzen für den öffentlichen Verkehr etc. (vgl. zum Ganzen BGr 1C_117/2017 und 1C_118/2017 vom 20. März 2018, E. 5.2). Einem entsprechenden Fachgutachten kommt eine massgebliche Bedeutung zu. Zwar würdigen die rechtsanwendenden Behörden das Ergebnis der Sachverhaltsfeststellung – und mithin auch die Stellungnahmen von Fachpersonen – frei (§ 7 Abs. 4 VRG). Ein vollständiges, nachvollziehbares und schlüssiges von Behörden eingeholtes Gutachten geniesst jedoch einen erhöhten Beweiswert. Aus diesem Grund darf von einem solchen Gutachten nicht ohne triftige Gründe abgewichen werden (BGr 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016, E. 5). Ein Grund zum Abweichen liegt namentlich dann vor, wenn das Gutachten Irrtümer, Lücken oder Widersprüche enthält oder wenn die Schlüssigkeit eines Gutachtens in wesentlichen Punkten zweifelhaft erscheint (VB.2019.00731 vom 30. April 2020, E. 4.2 und 4.3; VB.2016.00012 vom 11. August 2016, E. 2.3; je mit weiteren Hinweisen). Eine Bindung besteht demnach nur, aber immerhin insoweit, als sich die im Gutachten getroffenen Feststellungen und Schlüsse nicht als mangelhaft erweisen und ihnen nicht eine zutreffendere Auffassung des Gerichtes entgegensteht. 5.3.1. Was zunächst den formellen Einwand des Rekurrenten im Verfahren G.-Nr. R2.2021.00101 anbelangt, so ist dieser insofern berechtigt, als in der Tat gemäss § 17 Abs. 4 StrG die Abweisung der Einsprachen zusammen mit R2.2021.00093 Seite 18

der Festsetzung erfolgt, letztere aber auch die Spezifizierung allfälliger Erleichterungen mitumfasst. Allerdings würde es sich bei einer aus diesem Grund vorgenommenen Aufhebung und Rückweisung um einen prozeduralen Leerlauf handeln, da aufgrund der Ausführungen der Vorinstanz offenkundig ist, dass diese ausgehend vom Verzicht auf lärmreduzierende Massnahmen bei gleichzeitig konstatiertem IGW-Überschreitung an den Erleichterungsanträgen festhalten bzw. nun die entsprechenden Erleichterungen gewähren wollte. Zwar erscheint in formeller Hinsicht problematisch, dass sich die gewährten Erleichterungen nicht unmittelbar dem angefochtenen Beschluss entnehmen lassen. Negativ auswirken könnte sich dies aber nur, wenn der angefochtene Beschluss im Übrigen als rechtsbeständig beurteilt würde. Demgegenüber entfällt die genannte Problematik, soweit es (wie im Folgenden bezüglich der Z.-Strasse aufgezeigt) ohnehin zur Aufhebung des angeordneten Verzichts auf lärmreduzierende Massnahmen kommt, da insoweit auch die implizit gewährten Erleichterungen dahinfallen. Etwas anderes würde gegebenenfalls bezüglich der L./F.-Strasse gelten, doch ist diese (wie in E. 2.2 dargelegt) nicht (bzw. im Verfahren R2.2021.00093 unzulässiger) Verfahrensgegenstand. Dies gilt namentlich auch für das Rekursverfahren G.-Nr. R2.2021.00101 selbst, in dem ungeachtet des umfassend formulierten Aufhebungsantrags das Streitthema ausdrücklich auf die Z.-Strasse beschränkt wird (vgl. act. 2 Rz. 3), so dass sich auch insoweit keine abweichende Beurteilung rechtfertigt. 5.3.2. Abzustellen ist sodann grundsätzlich auf das Verkehrsgutachten vom 31. März 2021 (act. 13.2 im Verfahren G.-Nr. R2.2021.00093), da sich die diesem gegenüber geäußerte Kritik weitestgehend als unzutreffend erweist. So ist es nicht zu beanstanden, sondern im Gegenteil geboten, wenn die Vorinstanz zur Beurteilung der Sanierungsmassnahmen bzw. im Rahmen des Strassenprojektierungsverfahrens ein entsprechendes Gutachten selbst in Auftrag gegeben hat. Eine fehlende Unabhängigkeit der Gutachter lässt sich weder aus diesem Vorgehen

herleiten, noch ergibt sie sich aufgrund der letztlich allein massgeblichen konkreten Befunde (im Sinne sämtlicher dem Gesamtfazit vorangehenden Ausführungen; vgl. zu dieser Unterscheidung auch nachstehend). Als unproblematisch erweist sich auch, dass das Verkehrsgutachten nicht jeden der in Art. 3 der Tempo-30-Zonen-Verordnung genannten Punkte gleichermassen berücksichtigt. Entscheidend ist nach dem in E. 5.2.3 Ausgeführten vielmehr, dass das Gutachten mit Blick auf die R2.2021.00093 Seite 19

vorliegend strittige Lärmsanierung sowohl der Vorinstanz als auch dem Bau- rekursgericht diejenigen Informationen, aufgrund derer sich Notwendigkeit, Zweck- und Verhältnismässigkeit der konkret in Frage stehenden Massnahmen beurteilen lassen, umfassend zu vermitteln vermag. Entsprechend ist denn auch den (jeweils im Sinne von Beweisofferten gestellten) Anträgen auf Einholung eines neuen Gutachtens (Rekursverfahren G.-Nrn. R2.2021.00100 und R2.2021.00102) bzw. umfassenderen Aktenbeizug (Rekursverfahren G.-Nrn. R2.2021.00095 und R2.2021.00098) nicht stattzugeben, zumal bezüglich Letzterem weder dargetan noch ersichtlich ist, welche zusätzlichen entscheiderelevanten Informationen sich weiteren Dokumenten entnehmen lassen sollten. Unzutreffend ist sodann die Kritik an den im Verkehrsgutachten enthaltenen prozentualen Angaben betreffend Einhaltung bzw. Nichteinhaltung der IGW. Die diesbezüglich geltend gemachten Unterschiede beruhen darauf, dass gewisse der Rekurrierenden ausschliesslich auf die (insgesamt 34) Grundstücke mit der Adresse "Z.-Strasse" abstellen (vgl. nebst der teilweise eingereichten Immissionstabelle [z.B. act. 4.2 im Verfahren G.-Nr. R2.2021.00095] auch die Einträge in Anhang 2 des Gutachtens), während das Gutachten zu Recht auch weitere Grundstücke mit anderer Adressierung, die lärmässig aber gleicherweise im Einflussbereich der Z.-Strasse liegen, miteinbezieht (vgl. den massgeblichen Perimeter gemäss Gutachten, S. 8 und 22). Dass sodann die im Rahmen der Erstellung des Gutachtens ermittelten Immissionen pandemiebedingt zu tief sein sollten, wird im Gutachten selbst mit überzeugender Begründung widerlegt: Gerade aufgrund des Umstands, dass die Z.-Strasse in die S.-Strasse mündet, ist der Vergleich mit der Verkehrsmessung an der S.-Strasse (Messstelle Nr. 291; vgl. die Karte Verkehrsmessstellen im Geographischen Informationssystem des Kantons Zürich [GIS-ZH]), die eine Abnahme von weniger als 2 % gegenüber 2019 ergab, sachgerecht (vgl. dazu Gutachten, S. 19). Gegenüber der seitens gewisser Rekurrierender ins Recht gelegten Tabelle mit älteren Immissionswerten fällt überdies auf, dass zwar in der Nacht durchgehend eine gewisse Abnahme der Immissionen, zugleich am Tag aber durchgehend eine Zunahme zu verzeichnen ist, was ebenfalls für die Belastbarkeit der neu erhobenen Daten spricht (vgl. Gutachten, Anhang 2 im Vergleich mit act. 4.2 im Verfahren G.-Nr. R2.2021.00095). Unberücksichtigt geblieben ist im Verkehrsgutachten sodann zwar die Anzahl lärm betroffener Personen. Auch wenn es sich hierbei an sich um einen zentralen Aspekt handelt (vgl. BRGE I Nr. 0030/2019, E. 3.3, in BEZ 2019 Nr. 15 mit weiteren Hinweisen), R2.2021.00093 Seite 20

fällt dieser Mangel vorliegend nicht besonders stark ins Gewicht, da ausgehend von der Anzahl von IGW-Überschreitungen betroffener Liegenschaften aufgrund der relativ überschaubaren Verhältnisse zumindest eine näherungsweise Abschätzung der Lärmbelastung möglich ist. Sowohl bezüglich der beiden letztgenannten Aspekte (Massgeblichkeit der neu ermittelten Immissionen; fehlende Ermittlung der Anzahl betroffener Personen) als auch hinsichtlich der im Gutachten nicht ausgewiesenen Methode zur Berechnung der immissionsmässigen Auswirkungen bestimmter Sanierungsmassnahmen

men, ist schliesslich festzuhalten, dass den Rekurrierenden aus den gerüg- ten Mängeln keine Nachteile erwachsen, sofern sich bereits aufgrund der Angaben im Gutachten der Verzicht auf lärmreduzierende Massnahmen als unrechtmässig erweist (was wie nachstehend aufgezeigt der Fall ist). Zu- sammenfassend ergibt sich somit, dass auf die im Verkehrsgutachten im Ein- zeln aufgeführten Tatsachenfeststellungen und Berechnungen umfassend abgestellt werden kann. Damit muss allerdings nicht automatisch einherge- hen, dass auch das Gesamtfazit des Gutachtens, mit dem insbesondere auch eine rechtliche Beurteilung im Hinblick auf die Vor- aussetzungen von Art. 13 f. LSV vorgenommen wird, unbesehen zu übernehmen wäre. Viel- mehr handelt es sich bei der insoweit vorzunehmenden Verhältnismässig- keitsprüfung um eine dem Gericht obliegende Aufgabe, für die das Gutach- ten lediglich die erforderlichen Grundlagen bereitzustellen hat, ohne aber die Prüfung als solche bereits selbst in verbindlicher Weise vorwegnehmen zu können.

5.3.3. Dem Verkehrsgutachten lässt sich hinsichtlich der derzeit bestehenden Lärmbelastung sowie bezüglich der Voraussetzungen und Wirkungen lärm- reduzierender Massnahmen das Folgende entnehmen (wobei sich die Im- missionswerte jeweils auf den Lärmsanierungs-Horizont 2039 beziehen; vgl. Gutachten, S. 4): Unter Beibehaltung der derzeit geltenden Signalisation von Tempo 50 bestehen an der Z.-Strasse bzw. im entsprechenden Perimeter (vgl. E. 5.3.2) bei 58 % der Liegenschaften (37 von 64 Liegenschaften) IGW- Überschreitungen (bei 50 % > 1 dB(A), bei 8 % max. 1 dB(A)). Bei 5 Liegen- schaften ist überdies der AW-5 überschritten, wobei die maximale IGW- Überschreitung 8 dB(A) beträgt. 6 Liegenschaften weisen auch in der Nacht IGW-Überschreitungen auf (vgl. zum Ganzen Gutachten, S. 22 f. und An- hang 2). Bei Einführung von Tempo 40 wären die IGW noch bei 34 % der Liegenschaften um > 1 dB(A) und bei 16 % um max. 1 dB(A) überschritten, R2.2021.00093 Seite 21

wobei es noch bei 2 Liegenschaften auch zu Überschreitungen in der Nacht käme (Gutachten, S. 24 f. und Anhang 4). Die Einführung von Tempo 30 (ob im Sinne einer Tempo-30-Zone oder als Tempo-30-Strecke; vgl. dazu nach- stehend) hätte zur Folge, dass die IGW bei 75 % der Liegenschaften einge- halten, bei 17 % (11 Liegenschaften) um mehr als 1 dB(A) und bei 8 % (5 Liegenschaften) um max. 1 dB(A) überschritten wären; die maximale Über- schreitung betrüge 5 dB (A) und in der Nacht wären keine Überschreitungen mehr zu verzeichnen (Gutachten, S. 26 f. und Anhang 2). Würde stattdessen als Sanierungsmassnahme der Einbau lärmarmer Beläge gewählt, so wären die IGW bei 83 % der Liegenschaften eingehalten, bei 8 % (5 Liegenschaf- ten) um mehr als 1 dB(A) und bei 9 % (6 Liegenschaften) um max. 1 dB(A) überschritten; die maximale Überschreitung betrüge 4 dB(A) (Gutachten, S. 28 f. und Anhang 2). Würden die Massnahmen Tempo 30 und lärmarmer Belag kombiniert, so verblieben noch 10 Liegenschaften mit IGW- Überschreitungen, wovon lediglich 2 mit solchen von mehr als 1 dB(A) (Gut- achten, Anhang 2). Die als weitere Option zur Diskussion gestellten passiven Lärmschutzmassnahmen (insbesondere der Einbau von Schallschutzfens- tern) führen aufgrund der Messungen der Immissionswerte am offenen Fens- ter (Art. 39 Abs. 1 LSV) nicht zu einer Verringerung der ausgewiesenen Im- missionen. Bezüglich Lärmschutzwänden wird festgehalten, diese würden das Ortsbild, die Aussichts- lagen und die Qualität der Strassenräume stark beeinträchtigen (Gutachten, S. 30). Das Verkehrsgutachten charakterisiert die Z.-Strasse als stark befahrene Gemeindestrasse (durchschnittlicher täglicher Verkehr von ca. 4'472 Fahr- zeugen), wobei aufgrund zahlreicher Nutzeransprüche (Anwohner, Kinder- garten, öffentlicher Verkehr, Erholung etc.) bereits zahlreiche bauliche Mas- snahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

umgesetzt worden seien (Trottoirüberfahrten, Querungshilfen für mehrere Fussgängerstreifen in Form von Mittelinseln und Fahrbahneinengungen); auch gebe es markierte Parkfelder (weisse Längsparkierung auf Fahrbahn), wobei im Übrigen entlang der gesamten Z.-Strasse kein Parkverbot bestehe (Gutachten, S. 11 und 19). Der Strasse sei eine beachtliche Bedeutung als Schulweg beizumessen, wobei die im kommunalen Verkehrsplan (für den näher bei der Grenze zur Gemeinde Y gelegenen Teil der Z.-Strasse) vorgesehene Schulwegsicherung/Strassenraumaufwertung bis anhin noch nicht umgesetzt worden sei (Gutachten, S. 14, 16). Im Rahmen der Verkehrszählung sei eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 44 bzw. 45 km/h, eine V von 52 km/h sowie 85 R2.2021.00093 Seite 22

eine maximale Geschwindigkeit von 104 bzw. 117 km/h ermittelt worden (Gutachten, S. 18). In den Jahren 2015 bis 2019 hätten sich an der Z.-Strasse 15 Unfälle ereignet, bei denen fünf Personen leicht verletzt wurden, wobei eine Häufung von Unfällen bei der Kreuzung mit der S.-Strasse aufträte (Gutachten, S. 17 f.). Auf der Z.-Strasse verkehre zwischen der Gemeindegrenze Y und der Kreuzung X.-Strasse die Buslinie [...], wobei der Fahrzeitverlust bei Einführung von Tempo 30 weniger als 3 Sekunden betragen würde (Gutachten, S. 14 und 35). In einer Beurteilung der einzelnen Massnahmenoptionen kommt das Verkehrsgutachten zu folgendem Schluss: Eine Beibehaltung des Status-Quo (Tempo 50 ohne weitere Massnahmen) bzw. ein Gegenwirken mit blossen Ersatzmassnahmen (insb. Schallschutzfenster) komme den übergeordneten Vorgaben der LSV nicht genügend nach, sofern Massnahmen an der Quelle als mit verhältnismässigem Aufwand umsetzbar eingestuft würden (Gutachten, S. 32). Bezüglich reiner Signalisationsmassnahmen (Tempo 40 oder Tempo-30-Strecke) wird festgehalten, eine vorgängige Rücksprache mit "Herrn H. von der Kantonspolizei Zürich" habe ergeben, dass entsprechende Massnahmen als nicht bewilligungsfähig erachtet würden. Dies werde bezüglich Tempo 40 damit begründet, es sei kein ausreichendes Sicherheitsdefizit vorhanden, während bezüglich einer Tempo-30-Strecke (gemäss Auskunft der Kantonspolizei) "der Nutzen einer Geschwindigkeitsreduktion lediglich mittels Signalisationsänderung begrenzt" sei und die Kantonspolizei diese Massnahme bewusst nur zurückhaltend und in der Regel auf sehr stark frequentierten Strassenabschnitten einsetze (Gutachten, S. 33 f.). Hinsichtlich einer Tempo-30-Zone werden sodann in Anhang 3 des Gutachtens (vgl. auch S. 36) die Kriterien gemäss Art. 108 SSV (vgl. E. 5.2.2) im Detail geprüft und dazu festgehalten, teilweise unzureichende Sichtweiten (zufolge Bebauung, Parkierungen im Strassenraum, kurvenreicher Strassenführung, Abgrenzungen von Privatgrundstücken und Bepflanzungen) würden zu einem Sicherheitsdefizit führen, wobei sich im Sinne von Art. 108 Abs. 2 lit. a SSV die Gefährdungssituation durch das Herabsetzen der Höchstgeschwindigkeit minimieren lasse. Weiter bestehe im Sinne von Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV ein besonderes Schutzbedürfnis für Kindergarten- und Schulkinder, Velofahrer, Anwohner und Fussgänger. Demgegenüber stehe Art. 108 Abs. 2 lit. c SSV nicht im Fokus, da es auf der Z.-Strasse kaum zu Staubildung komme. Schliesslich könne gestützt auf Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit gerechtfertigt werden, wenn eine übermässige R2.2021.00093 Seite 23

Lärmbelastung vorliege; heute würden die IGW bei zahlreichen Liegenschaften überschritten und eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit leiste einen Beitrag zur Lärmreduktion, da durch das langsamere Fahren weniger Rollgeräusche entstünden und in der Regel auch geringere Motorengeräusche vorhanden seien. Zusammenfassend seien die

in Art. 108 SSV genannten Voraussetzungen erfüllt, wobei der Vorzug einer Geschwindigkeitsbegrenzung im Vergleich zu den übrigen Massnahmeoptionen darin liege, dass neben der Lärmsanierung auch Anliegen der übrigen Interessengruppen berücksichtigt würden. Tempo 30 sei kein Allheilmittel, führe aber zu einer Zunahme der Verkehrssicherheit, einer Abnahme der Unfallschwere, einer Entschärfung von Gefahrenstellen und einer Entschärfung der Lärmsituation. Bei Überführung in eine Tempo-30-Zone werde der Strassenraum hierarchisch den umliegenden Gemeindestrassen gleichgestellt (vgl. hierzu und zum Folgenden Gutachten, S. 41 ff.). Erforderlich seien gemäss Art. 4 der Tempo-30-Zonen-Verordnung die Aufhebung der vom Rechtsvortritt abweichenden Vortrittsregelungen und (grundsätzlich) von Fussgängerstreifen. Zudem sei aufgrund des relativ breiten Strassenraums nicht auszuschliessen, dass bei der Nachmessung nach einem Jahr (vgl. Art. 6 der Tempo-30-Zonen-Verordnung) der V-Wert über 38 km/h liege, womit ergänzende bauliche Massnahmen erforderlich wären. Die für die Überführung minimal erforderlichen Massnahmen werden sodann mit CHF 24'000.-- beziffert. Was schliesslich die Massnahmenoption lärmarmen Beläge anbelangt, führt das Verkehrsgutachten aus, diese bildeten eine wirksame Massnahme zur Lärmsanierung; dagegen sprächen die erhöhten Kosten sowohl bei der Beschaffung als auch beim Unterhalt. Im Zeitraum von 40 Jahren könne für einen SDA-4-Belag mit Kosten von rund CHF 222.-- pro Quadratmeter gerechnet werden. Bei einem abschnittswisen Einsatz sei der Anordnung der Übergänge besondere Beachtung zu schenken, da aufgrund der entstehenden Fugen zusätzliche Geräusche zu erwarten seien (Gutachten, S. 37 f.). Allerdings sei die Streuung der IGW-Überschreitungen auf der Z.-Strasse zu diffus, um einen abschnittswisen Einbau vorsehen zu können (Gutachten S. 45, auch zum Folgenden). Für einen flächendeckenden Einbau werden im Sinne von Richtwerten Kosten in Höhe von CHF 715'000.-- für die Beschaffung und von CHF 2'442'000.-- für Einbau, Materialkosten, Ersatz und Unterhalt (Zeithorizont 40 Jahre) veranschlagt. R2.2021.00093 Seite 24

Im Gesamtfazit wird festgehalten, die Auswertung lasse den Schluss zu, dass eine ganzheitliche Lärmsanierung und die Gewährleistung der durchgehenden Einhaltung der Immissionsgrenzwerte durch Massnahmen an der Quelle weder technisch und betrieblich noch wirtschaftlich tragbar sei. Eine Geschwindigkeitsreduktion würde zudem die Funktion der Z.-Strasse als verkehrorientierte Sammelstrasse schwächen. Auch sei bei einer Minimalausführung einer Tempo-30-Zone mit der Notwendigkeit von Nachrüstungen zu rechnen. Zudem bestünden auch bei Tempo 30 weiterhin zahlreiche IGW-Überschreitungen. Da die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen und Kosten verursachen würde, böten sich Ersatzmassnahmen (Schallschutzfenster) gemäss Art. 14 LSV an. Da keine Alarmwertüberschreitungen vorliegen würden, basiere ein Einsatz von Ersatzmassnahmen seitens der Gemeinde jedoch auf Freiwilligkeit. 5.3.4. Wie sich aufgrund der detaillierten Erhebungen und Berechnungen des Verkehrsgutachtens ergibt, würde sowohl bei einer Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h als auch bei Einbau lärmarmen Beläge eine signifikante Reduktion der Lärmbelastung erzielt. Dies zeigt sich primär aufgrund der vorstehend wiedergegebenen prozentualen Anteile der von IGW-Überschreitungen und im Speziellen der von IGW-Überschreitungen von mehr als 1 dB(A) betroffenen Liegenschaften. Auch fällt ins Gewicht, dass sich sowohl sämtliche Überschreitungen des AW-5 als auch sämtliche in der Nacht zu verzeichnenden IGW-Überschreitungen beseitigen liessen. Wenn im Gesamtfazit des Gutachtens wie auch in der vorinstanzlichen Argumentation der Eindruck erweckt wird, das Fortbestehen

gewisser IGW- Überschreitungen spreche per se gegen die Anordnung der fraglichen Lärm- schutzmassnahmen an der Quelle, so widerspricht dies klarerweise der bun- desgerichtlichen Rechtsprechung. Diese macht entsprechende Sanierungs- massnahmen nicht von einem "ganzheitlichen" Ansatz bzw. einer "durchge- henden" Zielerreichung abhängig, sondern lässt es genügen, dass damit eine "(gewisse) Reduktion des Beurteilungspegels und damit der Umweltbe- lastung" bewirkt werden kann (BGr 1C_11/2017 vom 2. März 2018, E. 4.3.1; BGr 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016, E. 6.3; beide unter ausdrücklichem Verweis darauf, dass nicht einmal mehr eine "erhebliche" Senkung der über- mässigen Umweltbelastung verlangt wird). Vorliegend beruhen die positiven Veränderungen betreffend Einhaltung der Grenzwerte selbst im Falle der et- R2.2021.00093 Seite 25

was weniger wirksamen Massnahme einer Temporeduktion auf einer be- rechneten Senkung der Immissionswerte um mindestens 3 dB(A) (vgl. Gut- achten, Anhang 2). Bei dieser schon an sich spürbaren Veränderung dürfte es sich sodann um einen Minimalwert handeln, gehen neuere Untersuchen- gen doch für eine Reduktion von 50 km/h auf 30 km/h von höheren Pegeldif- ferenzen aus (vgl. BGr 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016, E. 5.1; vgl. auch BRGE I Nr. 0030/2019, E. 4.3, in BEZ 2019 Nr. 15). Unbehelflich ist sodann, was die Vorinstanz im Sinne einer Relativierung der lärmreduzierenden Wir- kung vorbringt: Nicht zu hören ist zunächst der Einwand betreffend Lage der lärmempfindlichen Räume innerhalb der jeweiligen Liegenschaften. Abzu- stellen ist insoweit allein auf die Erhebungen im Verkehrsgutachten, das in LSV-konformer Weise diejenigen Liegenschaften ausgewiesen hat, bei de- nen lärmempfindliche Räume von IGW-Überschreitungen betroffen sind. Was sodann die Möglichkeit einer lärmabgewandten Lüftung anbelangt, so hat das Bundesgericht dieser Betrachtungsweise in anderem Kontext (näm- lich hinsichtlich der Anforderungen an Baubewilligungen in lärmbelasteten Gebieten) eine klare Absage erteilt (BGE 142 II 100, E. 4), womit die ent- sprechende Argumentation auch in der vorliegenden Konstellation zurückzu- weisen ist. Die Zweckmässigkeit der genannten Lärmsanierungsmassnahmen ist damit erstellt. Hinsichtlich des Einbaus lärmarmen Beläge ist jedoch in Übereinstim- mung mit der Vorinstanz und den gutachterlichen Feststellungen davon aus- zugehen, dass zum einen ein lediglich punktueller Einbau aufgrund der ent- stehenden Fugengeräusche und der diffusen Anordnung der von Über- schreitungen betroffenen Gebäude nicht zielführend ist. Zugleich erweist sich aber ein flächendeckender Einbau aufgrund der damit verbundenen sehr erheblichen (und auch seitens der Rekurrierenden im Verfahren R2.2021.00093 nicht in substantiiertes Weise bestrittenen) Kosten als wirt- schaftlich nicht tragbar bzw. unverhältnismässig, zumal mit der Möglichkeit einer Temporeduktion eine annähernd gleichwertige (und, wie sogleich auf- zuzeigen ist, zwingend anzuordnende) Massnahme zur Verfügung steht. So- weit somit die Rekurrierenden im Verfahren G.-Nr. R2.2021.00093 auch den Einbau lärmarmen Beläge verlangen, ist der entsprechende Antrag abzuwei- sen. R2.2021.00093 Seite 26

Von den im Gutachten geprüften Varianten der Geschwindigkeitsreduktion scheidet diejenige betreffend Tempo 40 bereits aufgrund der deutlich gerin- geren lärmreduzierenden Wirkung aus, so dass sich Weiterungen hierzu er- übrigen. Hinsichtlich der beiden Varianten einer Einführung von Tempo 30 (Tempo-30-Strecke oder Tempo-30-Zone) drängt sich jedoch folgender Hin- weis auf: Entgegen dem Gutachten ist es nicht angängig, aufgrund einer blossen mündlichen Auskunft der Kantonspolizei von

vornherein von der fehlenden Bewilligungsfähigkeit einer Tempo-30-Strecke auszugehen. Dies umso weniger, als die offenbar von der Kantonspolizei angeführten Argumente sehr pauschal und damit wenig überzeugend erscheinen und die referierte Praxis der Kantonspolizei gegebenenfalls als Vereitelung der bundesrechtlichen Vorgaben zum Lärmschutz zu qualifizieren und entsprechend zu revidieren wäre. Die Frage kann vorliegend jedoch aus folgenden Gründen offenbleiben: Der Unterschied einer Tempo-30-Strecke gegenüber einer Tempo-30-Zone würde (hinsichtlich der Wirkungen) primär darin liegen, dass bei Ersterer die Vortrittsregelung zugunsten der Z.-Strasse bestehen bliebe, während bei Letzterer grundsätzlich Rechtsvortritt gilt, was zu einer umfassenden hierarchischen Gleichstellung mit den umliegenden Gemeindestrassen führen würde. Damit käme zwar eine Tempo-30-Strecke den seitens der Vorinstanz geäusserten Bedenken im Zusammenhang mit der hierarchischen Gleichstellung entgegen. Ganz abgesehen davon, dass sich diese Bedenken ohnehin als unbegründet erweisen (vgl. dazu nachstehend E. 5.3.5), verfügt die Variante einer Tempo-30-Zone aber über zwei entscheidende Vorteile: Zum einen wäre aufgrund des Umstands, dass es sich bei sämtlichen seitlich in die Z.-Strasse einmündenden Gemeindestrassen bereits heute um Tempo-30-Zonen handelt, die Signalisation einer Tempo-30-Strecke auf der Z.-Strasse für die Strassenbenutzer verwirrend (da jeweils eine Aufhebung der Tempo-30-Zonen bei gleichzeitiger Anordnung von Tempo 30 bzw. in Gegenrichtung das Umgekehrte signalisiert werden müsste; vgl. zu diesem, für die Anordnung einer Tempo-30-Zone sprechenden Aspekt BGE 139 II 145, E. 4.1.2). Zum andern geht mit dem bei Tempo-30-Zonen bestehenden Rechtsvortritt aufgrund der erforderlichen Anpassung des Fahrverhaltens eine zusätzliche Verkehrsberuhigung einher, welche im Ergebnis die Durchsetzung der signalisierten Geschwindigkeit unterstützt. Ist damit vorliegend von vornherein einer Tempo-30-Zone gegenüber einer Tempo-30-Strecke der Vorzug zu geben (und damit die folgende Prüfung der Voraussetzungen auf Erstere zu beschränken), so erübrigt sich auch die vom Rekurrenten des Verfahrens G.-Nr. R2.2021.00101 in der R2.2021.00093 Seite 27

Triplik beantragte Einholung eines Gutachtens zur Frage der Zulässigkeit einer Tempo-30-Strecke auf der Z.-Strasse. Neben der im Kontext einer Lärmsanierung primär massgeblichen lärmreduzierenden Wirkung geht mit der Anordnung einer Tempo-30-Zone gemäss dem Verkehrsgutachten auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit einher. Weder die grundsätzlich positive Auswirkung einer Temporeduktion auf die Verkehrssicherheit (die im Übrigen als gerichtsnotorisch gelten kann) noch die im Gutachten konkret aufgeführten Vorteile werden seitens der Vorinstanz substantiiert bestritten, womit es sich auch erübrigt hat, für entsprechende tatsächliche Feststellungen einen Augenschein durchzuführen. In die vorzunehmende Beurteilung der strittigen Lärmsanierungsmassnahme haben somit im Sinne einer umfassenden Interessenabwägung auch die im Gutachten genannten positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit einzufließen. 5.3.5. Was die Vorinstanz gegen die damit grundsätzlich positiv zu bewertende (und insbesondere auch mit Art. 108 SSV grundsätzlich kompatible) Anordnung einer Tempo-30-Zone im Einzelnen vorbringt, vermag nicht zu überzeugen: Wie dargestellt wird in erster Linie auf die bestehende Klassierung der Z.-Strasse als Hauptsammelstrasse gemäss kommunalem Verkehrsplan verwiesen. Die hierarchische Stellung einer Strasse kann allerdings von vornherein nicht als Ausschlusskriterium für deren Einbezug in eine Tempo-30-Zone dienen, nachdem in der Rechtsprechung (wie in E. 5.2.2 aufgezeigt) auch bezüglich Hauptstrassen die Prüfung entsprechender Massnahmen

verlangt wird. Auch ist zu beachten, dass es eine Gemeinde andernfalls in der Hand hätte, die bundesrechtlichen Vorgaben zum Lärmschutz mittels richtplanerischer Festlegungen zu unterlaufen, indem die in Betracht fallenden Sanierungsmassnahmen in sehr weitgehendem Masse eingeschränkt würden. Im umweltrechtlichen Kontext ist daher der Gestaltungsspielraum der zuständigen Behörde insofern reduziert, als nur unter den spezifischen Voraussetzungen von Art. 17 USG bzw. Art. 14 LSV Erleichterungen von der grundsätzlich bestehenden Sanierungspflicht, die durch planerische Festlegungen gerade nicht vereitelt werden darf, gewährt werden können (vgl. denn auch die Formulierung in BGr 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016, E. R2.2021.00093 Seite 28)

6.3, wonach sich die Frage stelle, "ob eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung besteht, zu deren Verminderung die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden kann (Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV) bzw. muss (gemäss Art. 16 USG)" [Hervorhebungen hinzugefügt]). Würde man im Sinne der Vorinstanz davon ausgehen die Einführung einer Tempo-30-Zone widerspreche aufgrund der damit einhergehenden hierarchischen Gleichstellung von Z.-Strasse und angrenzenden weiteren Gemeindestrassen dem kommunalen Verkehrsplan, so wäre demnach die Konsequenz, dass Letzterer bei Umsetzung der fraglichen Lärmsanierung entsprechend anzupassen wäre. Eine solche Anpassung erscheint bezüglich des bestehenden Eintrags als Hauptsammelstrasse jedoch entbehrlich, da die Z.-Strasse diese Funktion (wie sogleich darzulegen ist) ungeachtet der Änderungen betreffend Höchstgeschwindigkeit und Vortrittsregime weiterhin erfüllen kann und wird. Unbegründet ist nämlich das sinngemässe Vorbringen der Vorinstanz, wonach bei einer entsprechenden Änderung mit erheblichem Ausweich- und Schleichverkehr in den angrenzenden Strassen zu rechnen ist. Wie sich aufgrund von Lage und Anordnung der Z.-Strasse und der in sie einmündenden bzw. in der näheren Umgebung verlaufenden Strassen ergibt, besteht für Fahrzeuglenker, welche von Y (oder aus dem entsprechenden Teil von X) kommend auf dem Gemeindegebiet von X die S.-Strasse erreichen wollen gar keine valable Alternative zur Benützung der Z.-Strasse (vgl. die Karte "Amtliche Vermessung" im GIS-ZH). Ebenso wenig steht ein teilweises Umfahren der Z.-Strasse zu befürchten, nachdem die umliegenden Strassen bereits Tempo-30-Zonen sind und damit bei gleicher Höchstgeschwindigkeit und längerem Streckenverlauf ein Verlassen der Z.-Strasse nicht zu einer Verringerung (sondern im Gegenteil zu einer Erhöhung) der Fahrzeit führen würde. Damit erweisen sich aber auch die seitens der Vorinstanz geäusserten Bedenken, wonach mit einem Einbezug der Z.-Strasse in eine Tempo-30-Zone die bisherige Bündelung des Verkehrs und damit die Entlastung der umliegenden Quartiere gefährdet würden, als unbegründet. Was schliesslich die eigentliche Kapazität der Z.-Strasse angeht, so wird auch diese durch eine Tempo-30-Zone nicht in Frage gestellt. Selbst ausgehend von der jeweiligen theoretischen Höchstgeschwindigkeit resultiert auf der vergleichsweise kurzen Strecke von ca. 900 m ein Zeitverlust von lediglich 43 Sekunden. Zugleich ist nicht ersichtlich, dass die Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit zu einer verringerten Aufnahmekapazität der Strasse führen würde, da einerseits entsprechende Reduktionen er-

R2.2021.00093 Seite 29

fahrungsgemäss vielmehr zu einer Verflüssigung des Verkehrs zufolge kontinuierlicherer Fahrweise führen und es sich andererseits bei dem für die Kapazität der Z.-Strasse massgeblichen Faktor um die Einfahrt in die S.-Strasse handeln dürfte. Was sodann das zweite Hauptargument der Vorinstanz, nämlich die Folgekosten der Einführung einer Tempo-30-Zone, betrifft, so ergibt sich folgendes Bild: Unumstritten (und daher auch nicht

mittels Augenschein zu überprüfen) ist zwischen den Parteien zum einen der relativ grosszügige Ausbau der Z.- Strasse, zum andern aber auch der Umstand, dass bereits diverse bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, wie beispielsweise an bestimmten Stellen erfolgende Verengungen der Fahrbahn, bestehen. Im Gutachten wird sodann das allfällige Erfordernis nachträglicher baulicher Massnahmen zufolge ungenügender Einhaltung der neu signalisierten Geschwindigkeit bloss als Möglichkeit erwähnt, ohne dass die damit verbundenen Kosten als besonders hoch ausgewiesen würden. Dabei darf als gerichtsnotorisch gelten, dass es verschiedene verhältnismässig kostengünstige Massnahmen gibt, mit denen gegebenenfalls einer ungenügend respektierten Geschwindigkeitsvorgabe Nachachtung verschafft werden kann. Hierzu gehören insbesondere (temporäre) Geschwindigkeitskontrollen und Speed-Displays, zusätzliche versetzt angeordnete Parkplätze sowie bauliche Massnahmen auf der Fahrbahn selbst (vertikaler Versatz etc.) oder im Sinne punktueller Verengungen der Fahrbahn. Auch wenn somit zum (ohnein sehr tiefen) Betrag von CHF 24'000.-- für die Einführung einer Tempo-30-Zone gewisse Folgekosten hinzuzurechnen sein dürften, bewegen sich diese voraussichtlich nicht in einem Bereich, der eine entsprechende Sanierungsmassnahme (im Gegensatz zur Beurteilung lärmarmen Beläge) als unverhältnismässig erscheinen liesse. Auch die weiteren Vorbringen der Vorinstanz sind unbehelflich: So trifft es nicht zu, dass für die Frage der Sanierungspflicht lediglich auf die Gebäude abzustellen wäre, die eine Baubewilligung "vor 1985" aufweisen. Zwar findet sich in dem in der Duplik zitierten Merkblatt für Gemeinden "Lärmsanierung an Gemeindestrassen" des Tiefbauamts (Lärminfo 18a) (http://www.cerclebruit.ch/enforcement/3/321_d8018a-laerminfo_18a_sanierung_gemeindestrassen-fals.pdf) tatsächlich eine entsprechende Aussage. Indessen ist der Zeitpunkt der Rechtskraft der Baubewilligung (und da- R2.2021.00093 Seite 30 mit der Qualifikation eines lärmbeeinträchtigten Gebäudes als "neu" oder als "bestehend") lediglich im Zusammenhang mit dem Schallschutz gemäss Art. 21 f. USG (Schallschutzfenster) von Bedeutung. Die Sanierungspflicht besteht demgegenüber in Bezug auf erschlossene Bauzonen unabhängig davon, ob sich in diesen "bestehende Gebäude" im genannten Sinn befinden (Christoph Zäch/Robert Wolf, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, 2. Aufl., Hrsg. Vereinigung für Umweltrecht/Helen Keller, Zürich 1998 ff., Art. 20 Rz. 11). Verfehlt ist weiter der Versuch der Vorinstanz, die Sanierungspflicht auf die Eigentümer der angrenzenden Grundstücke abzuwälzen, indem diese für eine mit der LSV konforme Nutzweise zu sorgen hätten. Hierfür besteht keine gesetzliche Grundlage. Schliesslich sind auch keine weiteren gegen die fragliche Lärmsanierung sprechenden Aspekte ersichtlich: Insbesondere bestehen bei der Z.-Strasse hinsichtlich der häufig als besonders problematisch erachteten Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr keinerlei Bedenken (vgl. E. 5.3.3). Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass sich aufgrund der bestehenden Lärmbelastung eine Lärmsanierung als nötig erweist, wobei von den verschiedenen im Verkehrsgutachten aufgezeigten Massnahmooptionen diejenige der Einführung einer Tempo-30-Zone besonders zweckmässig erscheint (weitgehende Reduktion der Lärmbelastung bei verhältnismässig tiefen Umsetzungskosten; im Vergleich mit einer Tempo-30-Strecke erhöhte Übersichtlichkeit und verkehrsberuhigende Wirkung der Rechtsvortritte). Die fragliche Sanierungsmassnahme ist überdies verhältnismässig: Zum einen führt sie zu erheblichen Verringerungen der Lärmbelastung und zugleich zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit; zum andern ist sie voraussichtlich nicht mit übermässig hohen Folgekosten verbunden und wirkt sich auch nicht negativ auf das kommunale Verkehrskonzept aus, da sie weder die

Kapazität der Z.-Strasse beeinträchtigt noch massgeblichen Ausweichverkehr in den angrenzenden Quartieren generieren wird. Damit erweist sich die Lärmsanierung mittels Einführung einer Tempo-30-Zone sowohl als technisch und betrieblich möglich als auch als wirtschaftlich tragbar (Art. 13 Abs. 2 lit. a LSV). Da sie keine unverhältnismässigen Betriebseinschränkungen oder Kosten verursacht, ist die Gewährung von Erleichterungen im Sinne von Art. 14 LSV nicht möglich, so dass es bei der Sanierungspflicht sein Bewenden hat. Soweit sich das Verkehrsgutachten im Gesamtfazit abweichend äussert, steht es im Widerspruch zu den im fraglichen Gutachten selbst er-

R2.2021.00093 Seite 31
folgten Feststellungen. Der seitens der Vorinstanz beschlossene umfassende Verzicht auf Lärmsanierungsmassnahmen an der Quelle erweist sich somit als unrechtmässig. 6. Zusammengefasst sind die Dispositiv-Ziffern 3 (Verzicht auf Sanierungsmassnahmen an der Quelle) und 4 (Abweisung der Einsprachen) des Beschlusses des Gemeinderats X vom 13. April 2021, soweit sie die Z.-Strasse betreffen, aufzuheben. Dabei wird der Vorinstanz mit dem vorliegenden Entscheid zwar die Einführung einer die gesamte Z.-Strasse betreffenden Tempo-30-Zone verbindlich vorgegeben. Bezüglich der konkreten Ausgestaltung verfügt die Vorinstanz aber über ein erhebliches Ermessen, indem sie beispielsweise schon im Rahmen der Einführung allfällige bauliche Massnahmen (bzw. Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselemente im Sinne von Art. 5 der Tempo-30-Zonen-Verordnung) vorsehen oder im Sinne von Art. 4 der Tempo-30-Zonen-Verordnung darüber entscheiden kann, ob Abweichungen vom generellen Rechtsvortritt vorzusehen oder aufgrund besonderer Vortrittsbedürfnisse Fussgängerstreifen anzubringen sind. Aus diesem Grund ist mit dem vorliegenden Entscheid nicht bereits die Tempo-30-Zone als solche anzuordnen, sondern die Sache an die Vorinstanz zurückzuweisen (vgl. auch E. 7.3; vgl. zu diesem Vorgehen auch BGE 139 II 145 E. 6). Die Rückweisung erfolgt zur Durchführung einer Lärmsanierung, die im Sinne der Erwägungen bezüglich der Z.-Strasse die Einführung einer Tempo-30-Zone umfasst. Zu beachten ist, dass seitens der Vorinstanz nicht einfach eine neue Festsetzung wird erfolgen können, sondern eine erneute Auflage eines Strassenprojekts mit Einräumung entsprechender Einsprachemöglichkeiten erforderlich sein wird (vgl. auch Gutachten, S. 44), wobei es sich aber dennoch um eine Rückweisung handelt, da es in einer Gesamtbetrachtung um eine Fortsetzung der vorliegend strittigen Lärmsanierung geht. Aufgrund der Notwendigkeit eines neuen Festsetzungsentscheids der Vorinstanz, der vorgängig einzuräumenden Einsprachemöglichkeiten sowie des Umstands, dass ein allfälliger zukünftiger Einsprecher, der sich gegen die Einführung einer Tempo-30-Zone wenden würde, auch den vorliegenden Rückweisungsentscheid (als Zwischenentscheid) wird anfechten können (vgl. zu Letzterem VB.2018.00416 vom 24. März 202, E. 1.3.3 ff.), erübrigt es sich auch, den vorliegenden Entscheid zu publizieren (vgl. zum grund-

R2.2021.00093 Seite 32
sätzlichen Publikationserfordernis und zur Möglichkeit, dieses bei Rückweisung durch die Publikation des neuen Entscheids der Vorinstanz zu erfüllen, BGE 139 II 145, E. 7). Bei diesem Ergebnis ist der Rekurs im Verfahren G.-Nr. R2.2021.00101, mit dem nur die Einladung der Vorinstanz zu einer entsprechenden Lärmsanierung beantragt wurde, vollumfänglich gutzuheissen. Zu beachten ist dabei, dass der Antrag, mit dem (formell) umfassend die Aufhebung des angefochtenen Entscheids verlangt wird, aufgrund der Begründung klar auf die Dispositiv-Ziffern 3 und 4, soweit diese die Z.-Strasse betreffen, bezogen ist, so dass auch dies der vollständigen Gutheissung nicht entgegensteht. In den

anderen Rekursverfahren erfolgt jedoch (soweit auf die Rekurse einzutreten ist [vgl. E. 2.2]) lediglich eine teilweise Gutheissung. Im Rekursverfahren G.-Nr. R2.2021.00093 aufgrund der teilweisen Abweisung (betreffend die materiell behandelte Frage der Sanierung mittels lärmärmer Beläge), in den weiteren Rekursverfahren deshalb, weil jeweils die Anordnung bzw. "Verfügung" einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beantragt wurde, mit vorliegendem Entscheid jedoch eine Rückweisung erfolgt. Dass im Übrigen (mit Ausnahme der Verfahren G.-Nrn. R2.2021.00093 und R2.2021.00101) die Anträge nicht auf Tempo-30-Zonen, sondern allgemein auf Tempo 30 bezogen sind, schadet unter Einbezug der jeweiligen Begründungen und mit Blick darauf, dass es sich um unvertretene Laien handelt, von vornherein nicht. 7.1. Die Rückweisung der Sache an die Vorinstanz gilt kosten- und entschädigungsmässig als volles Obsiegen (BGr 1C_63/2016 vom 25. August 2016). Das teilweise Nichteintreten in mehreren Verfahren (vgl. E. 2.2) und die teilweise Abweisung im Verfahren G.-Nr. R2.2021.00093 erweisen sich als marginal, so dass sie sich auf die Verteilung der Kosten nicht auswirken. Die Verfahrenskosten sind daher ausgangsgemäss dem Gemeinderat X aufzuerlegen (§ 13 VRG). Nach § 338 Abs. 1 PBG bzw. § 2 der Gebührenverordnung des Verwaltungsgerichts (GebV VGr) legt das Baurekursgericht die Gerichtsgebühr nach seinem Zeitaufwand, nach der Schwierigkeit des Falls und nach dem bestimmten Streitwert oder dem tatsächlichen Streitinteresse fest. Liegt wie hier ein Verfahren ohne bestimmbaren Streitwert vor, beträgt die Gerichtsgebühr R2.2021.00093 Seite 33

in der Regel Fr. 500.-- bis Fr. 50'000.-- (§ 338 Abs. 2 PBG; § 3 Abs. 2 GebV VGr). In besonders aufwendigen Verfahren kann die Gerichtsgebühr bis auf das Doppelte erhöht werden (§ 4 Abs. 1 GebV VGr). Bei der Bemessung der Gebührenhöhe steht der Rekursinstanz ein grosser Ermessensspielraum zu (Kaspar Plüss, in: Kommentar VRG, 3. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2014, § 13 Rz. 25 ff.). Im Lichte des vorliegend gegebenen tatsächlichen Streitinteresses, des Umfangs des vorliegenden Urteils sowie der Vereinigung von sieben Rekursverfahren ist die Gerichtsgebühr auf Fr. 7'500.-- festzusetzen (BGr 1C_566/2015 vom 18. Februar 2016, E. 2; BGr 1C_244/2013 vom 4. Juli 2013, E. 4; BRGE II Nrn. 0162 und 0163/2012 vom 23. Oktober 2012, E. 16, in BEZ 2014 Nr. 36; Entscheid bestätigt mit VB.2012.00774 vom 22. August 2013, dieser bestätigt mit BGr 1C_810/2013 vom 14. Juli 2014; www.baurekursgericht-zh.ch). 7.2. Gemäss § 17 Abs. 2 lit. a VRG kann im Rekursverfahren und im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht die unterliegende Partei oder Amtsstelle zu einer angemessenen Entschädigung für die Umtriebe der Gegenpartei verpflichtet werden, wenn die rechtsgenügende Darlegung komplizierter Sachverhalte und schwieriger Rechtsfragen besonderen Aufwand erforderte oder den Beizug eines Rechtsbeistandes rechtfertigte. Die Bemessung der Umtriebsentschädigung richtet sich nach § 8 GebV VGr. Der Beizug eines Rechtsbeistandes ist in aller Regel als Grund für die Zuschreibung einer Umtriebsentschädigung einzustufen (VB.2003.00093 vom 16. Oktober 2003, E. 3.1.). Demnach ist vorliegend T. W. (Rekursverfahren G.-Nr. R2.2021.00101) zulasten des Gemeinderats X eine Umtriebsentschädigung zuzusprechen. Angemessen erscheint ein Betrag von Fr. 1'700.--. Da die Umtriebsentschädigung pauschal festgelegt wird, entfällt die Zuschreibung eines Mehrwertsteuerzusatzes von vornherein (BRKE II Nrn. 0247 und 0248/2007 in BEZ 2007 Nr. 56; www.baurekursgericht-zh.ch). Einer nicht durch einen Rechtsbeistand vertretenen Partei entstehen im Allgemeinen keine Rechtsverfolgungskosten, die zu entschädigen wären. Eine Umtriebsentschädigung ist ihr demnach nur dann zuzusprechen, wenn die R2.2021.00093 Seite 34

Grenzen des im Verwaltungsrechtspflegeverfahren Üblichen und Zumutba- ren durch anderweitigen Aufwand deutlich überschritten wurden. In der Re- gel – und so auch in casu – ist das Vorliegen eines solchen Aufwandes zu verneinen. Entsprechend ist den übrigen Rekurrierenden, soweit sie über- haupt die Zusprechung einer Umtriebsentschädigung beantragen, keine sol- che zuzusprechen. 7.3. Es liegt ein Rückweisungsentscheid vor, der als Zwischenentscheid im Sinn von Art. 93 des Bundesgerichtsgesetzes (BGG) zu qualifizieren ist. Dessen Anfechtbarkeit richtet sich nach § 19a Abs. 2 VRG. [...]

R2.2021.00093 Seite 35

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