

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2024.00285 vom 26. März 2026

ZH Verwaltungsgericht, 2026-03-26, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht_VB.2024.00285

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2024.00285 du 26 mars 2026

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2024.00285 del 26 marzo 2026

Regeste

Verkehrsordnung Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. [Bergstrasse, Männedorf.] Die umstrittene Temporeduktionsmassnahme der Kantonspolizei steht in einem derart engen Sachzusammenhang zum vom Regierungsrat festgesetzten Strassenprojekt, dass eine Koordination der beiden Verfahren geboten ist (E. 1.2). Das Strassenprojekt ist als Leitverfahren zu behandeln. Da der Entscheid des Regierungsrats direkt der Beschwerde ans Verwaltungsgericht unterliegt, hat dieses als einzige kantonale Rechtsmittelinstanz gleichzeitig die damit verbundene Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zu überprüfen (E. 1.3). Ungeachtet der unterbliebenen Anfechtung bilden auch die Lärmerleichterungen im Regierungsratsbeschluss Teil des Streitgegenstands (E. 1.4). Die Beschwerdelegitimation des Beschwerdeführers 1 ist gegeben (E. 2.3), diejenige des Beschwerdeführers 2 (Verein) kann offenbleiben (E. 2.4). Es ist nicht zu beanstanden, wenn der Regierungsrat das Strassenprojekt als Änderung im Sinn von Art. 8 Abs. 1 LSV und damit nicht auch als wesentliche Änderung im Sinn von Art. 8 Abs. 2 LSV beurteilt hat (E. 3.2.3). Das Verwaltungsgericht hat die umstrittene funktionelle Verkehrsordnung mit voller Kognition zu überprüfen (E. 3.3). Bei der Bergstrasse handelt es sich um eine verkehrorientierte Strasse, weshalb nicht vom Erfordernis eines Gutachtens nach Art. 32 Abs. 3 SVG oder von einem besonderen Grund für die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV abgesehen werden kann (E. 4.6). Die eingeholten Lärmermittlungen äussern sich genügend zu den Aspekten des Lärmschutzes (E. 5.4). Das Verkehrsgutachten hat die Notwendigkeit der Temporeduktion für die betroffenen Teilabschnitte differenziert bewertet und sich dabei ausreichend und nachvollziehbar zu Aspekten der Verkehrssicherheit geäussert (E. 5.5.2). Es ist nicht zu beanstanden, dass die Behörden keine erhebliche Verkehrsverlagerung wegen der umstrittenen Temporeduktion befürchten (E. 5.5.5). Der Sachverhalt ist rechtsgenügend erstellt; keine ergänzende Begutachtung notwendig (E. 5.6). Die umstrittene funktionelle Verkehrsordnung erweist sich als verhältnismässig (Eignung in Bezug auf Lärmschutz und Verkehrssicherheit; Erforderlichkeit, da der Einbau eines besonders lärmarmen Strassenbelags aus sachlichen Gründen ausscheidet und auch Lärmschutzwände ausser Betracht fallen; Zumutbarkeit, da den Interessen der Lärmreduktion und der Verbesserung der Verkehrssicherheit zu Recht der Vorrang zugunsten der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit eingeräumt worden ist; zum Ganzen E. 6). Abweisung.

Erwägungen

E. 3

Abteilung/3. Kammer Weiterzug: Eine Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten ist am Bundesgericht noch hängig. Rechtsgebiet: Raumplanungs-, Bau-

und Umweltrecht Betreff: Verkehrsordnung Höchstgeschwindigkeit 30 km/h (Lärmschutz) Verkehrsordnung Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. [Bergstrasse, Männedorf.] Die umstrittene Temporeduktionsmassnahme der Kantonspolizei steht in einem derart engen Sachzusammenhang zum vom Regierungsrat festgesetzten Strassenprojekt, dass eine Koordination der beiden Verfahren geboten ist (E. 1.2). Das Strassenprojekt ist als Leitverfahren zu behandeln. Da der Entscheid des Regierungsrats direkt der Beschwerde ans Verwaltungsgericht unterliegt, hat dieses als einzige kantonale Rechtsmittelinstanz gleichzeitig die damit verbundene Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zu überprüfen (E. 1.3). Ungeachtet der unterbliebenen Anfechtung bilden auch die Lärmerleichterungen im Regierungsratsbeschluss Teil des Streitgegenstands (E. 1.4). Die Beschwerdelegitimation des Beschwerdeführers 1 ist gegeben (E. 2.3), diejenige des Beschwerdeführers 2 (Verein) kann offenbleiben (E. 2.4). Es ist nicht zu beanstanden, wenn der Regierungsrat das Strassenprojekt als Änderung im Sinn von Art. 8 Abs. 1 LSV und damit nicht auch als wesentliche Änderung im Sinn von Art. 8 Abs. 2 LSV beurteilt hat (E. 3.2.3). Das Verwaltungsgericht hat die umstrittene funktionelle Verkehrsordnung mit voller Kognition zu überprüfen (E. 3.3). Bei der Bergstrasse handelt es sich um eine verkehrsorientierte Strasse, weshalb nicht vom Erfordernis eines Gutachtens nach Art. 32 Abs. 3 SVG oder von einem besonderen Grund für die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV abgesehen werden kann (E. 4.6). Die eingeholten Lärmermittlungen äussern sich genügend zu den Aspekten des Lärmschutzes (E. 5.4). Das Verkehrsgutachten hat die Notwendigkeit der Temporeduktion für die betroffenen Teilabschnitte differenziert bewertet und sich dabei ausreichend und nachvollziehbar zu Aspekten der Verkehrssicherheit geäussert (E. 5.5.2). Es ist nicht zu beanstanden, dass die Behörden keine erhebliche Verkehrsverlagerung wegen der umstrittenen Temporeduktion befürchten (E. 5.5.5). Der Sachverhalt ist rechtsgenügend erstellt; keine ergänzende Begutachtung notwendig (E. 5.6). Die umstrittene funktionelle Verkehrsordnung erweist sich als verhältnismässig (Eignung in Bezug auf Lärmschutz und Verkehrssicherheit; Erforderlichkeit, da der Einbau eines besonders lärmarmen Strassenbelags aus sachlichen Gründen ausscheidet und auch Lärmschutzwände ausser Betracht fallen; Zumutbarkeit, da den Interessen der Lärmreduktion und der Verbesserung der Verkehrssicherheit zu Recht der Vorrang zugunsten der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit eingeräumt worden ist; zum Ganzen E. 6). Abweisung. Stichworte: ALTANLAGE BESCHWERDELEGITIMATION EGOISTISCHE VERBANDSBESCHWERDE FUNKTIONELLE VERKEHRSANORDNUNG HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT KOGNITION KOORDINATIONSPFLICHT LÄRMERLEICHTERUNGEN LÄRMGUTACHTEN LÄRMIMMISSION LÄRMSANIERUNG LÄRMSCHUTZ PLANFESTSETZUNG SANIERUNGSPFLICHT STAATSSTRASSE STRASSENBELAG STRASSENLÄRM STRASSENPROJEKT TEMPOREDUKTION TEMPO-30-ZONE ÜBRIGES PLANUNGS- UND BAURECHT VERKEHRSGUTACHTEN VERKEHRSORIENTIERTE STRASSE VERKEHRSSICHERHEIT VERKEHRsverlagerung ZUSTÄNDIGKEIT DES VERWALTUNGSGERICHTS

Rechtsnormen: Art. 8 LSV Art. 8 Abs. I LSV Art. 8 Abs. II LSV Art. 108 Abs. II SSV Art. 108 Abs. IV SSV § 41 Abs. II StrassG Art. 3 Abs. IV SVG Art. 18 Abs. I USG Art. 18 Abs. II USG § 19b Abs. I VRG § 21 Abs. I VRG § 49 VRG Art. 4a Abs. I lit. a VRV

Publikationen: - keine - Gewichtung: (1 von hoher / 5 von geringer Bedeutung)

Gewichtung: 2 Verwaltungsgericht des Kantons Zürich 3. Abteilung VB.2024.00285 Urteil

der 3. Kammer vom 26. März 2026 Mitwirkend: Verwaltungsrichter Franz Kessler Coendet (Vorsitz), Verwaltungsrichter Moritz Seiler, Verwaltungsrichterin Jasmin Malla, Gerichtsschreiber Cyrill Bienz. In Sachen 1. A, 2. ACS Sektion Zürich, beide vertreten durch RA C und/oder RA D, Beschwerdeführer, gegen Kantonspolizei Zürich, Verkehrspolizei-Spezialabteilung, Beschwerdegegenerin, betreffend Verkehrsanordnung Höchstgeschwindigkeit 30 km/h (Lärmschutz), hat sich ergeben: I. A. Die Bergstrasse auf dem Gebiet der Gemeinde Männedorf gehört zum Strassennetz des Kantons Zürich (regionale Verbindungsstrasse bzw. Route 720). Sie verbindet im Siedlungsgebiet östlich des Bahnhofs Männedorf die tiefer gelegene Seestrasse mit der höher gelegenen Achse von Aufdorf- bzw. Allenbergstrasse, welche auch Teil des kantonalen Strassennetzes sind, und führt von dort weiter nach Oetwil am See. Das Tiefbauamt des Kantons Zürich plante eine Instandsetzung der Fahrbahn und weitere damit verbundene Massnahmen bei der Bergstrasse im Abschnitt zwischen der Seestrasse und ca. km 0.700 (Abzweigung Glärnischstrasse). Neben baulichen Massnahmen war die Einführung von Tempo 30 vorgesehen. Die öffentliche Auflage des Bauprojekts erfolgte vom 24. November 2023 bis am 3. Januar 2024. Mit Beschluss vom 17. April 2024 setzte der Regierungsrat des Kantons Zürich das Strassenprojekt gemäss den bei den Akten liegenden Plänen fest und passte die 2014 festgelegten Lärmschutzerleichterungen an. Gleichzeitig nahm er in den Erwägungen davon Vormerk, dass die eingereichten Einsprachen zurückgezogen und als erledigt abgeschrieben worden waren. B. Parallel dazu ordnete die Kantonspolizei Zürich am 2. April 2024 die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf der Bergstrasse an, und zwar zwischen dem Bahnübergang und der Liegenschaft Bergstrasse 78 (ca. km 0.200 bis ca. km 0.450). C. Die Verkehrsanordnung der Kantonspolizei vom 2. April 2024 wurde am 19. April 2024 im Amtsblatt des Kantons Zürich veröffentlicht (Meldungsnummer VE-ZH06-0000000865). Der Beschluss des Regierungsrats vom 17. April 2024 wurde am 25. April 2024 auf dem Onlineportal des Kantons Zürich aufgeschaltet. II. A. Am 21. Mai 2024 erhoben A und der ACS Sektion Zürich Rekurs gegen die Verkehrsanordnung vom 2. April 2024 bei der Sicherheitsdirektion und stellten dieselben Rechtsbegehren wie in der Beschwerde an das Verwaltungsgericht (vgl. sogleich). B. A und der Verein ACS Sektion Zürich reichten beim Verwaltungsgericht am 21. Mai 2024 Beschwerde gegen die Verkehrsanordnung vom 2. April 2024 ein und beantragten deren Aufhebung, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen. Eventualiter sei ein neues Gutachten zur Tempobeschränkung bei einem unabhängigen Sachverständigen einzuholen und die Rechtslage neu zu beurteilen. In prozessualer Hinsicht ersuchten sie um Durchführung eines Augenscheins. Zusätzlich wiesen sie darauf hin, dass sie gegen den angefochtenen Entscheid primär an die Sicherheitsdirektion des Kantons Zürich rekurrten und diese entgegen der Rechtsmittelbelehrung als zuständige Rechtsmittelinstanz erachteten. Die Kantonspolizei schloss am 18. Juni 2024 auf Abweisung der Beschwerde und reichte die Akten ein. In der Replik vom 5. Juli 2024 hielten die Beschwerdeführer an ihren Anträgen fest. C. Mit Entscheid vom 13. Oktober 2025 überwies die Sicherheitsdirektion den bei ihr erhobenen Rekurs zuständigkeithalber, unter Beilage seiner Akten, an das Verwaltungsgericht. D. Mit Präsidialverfügung vom 27. November 2025 wurden die Verfahrensakten der Sicherheitsdirektion zu den Akten des vorliegenden Beschwerdeverfahrens genommen und der Kantonspolizei die Rekursreplik vom 5. Juli 2024 zur Kenntnisnahme zugestellt. Die Kammer erwägt: 1. 1.1 Nach § 70 in Verbindung mit § 5 Abs. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG; LS 175.2) prüft das

Verwaltungsgericht seine Zuständigkeit von Amtes wegen. Betroffen ist eine Verfügung der Kantonspolizei über eine funktionelle Verkehrsanordnung auf einer Staatsstrasse (Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit), die in Abstimmung mit der Festsetzung des damit zusammenhängenden Strassenprojekts durch den Regierungsrat angeordnet worden ist. Das kantonale Recht sieht einen getrennten Rechtsmittelweg gegen diese beiden erstinstanzlichen Entscheide vor: Projektfestsetzungen des Regierungsrats bei Staatsstrassen sind direkt mit Beschwerde beim Verwaltungsgericht anfechtbar (§ 41 Abs. 2 des Strassengesetzes des Kantons Zürich vom 27. September 1981 [StrG; LS 722.1] in Verbindung mit § 19 Abs. 2 lit. a und § 41 Abs. 1 VRG). Demgegenüber eröffnet § 19b Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 2 lit. b Ziff. 1 VRG an sich die Möglichkeit des Rekurses gegen funktionelle Verkehrsanordnungen der Kantonspolizei an die kantonale Sicherheitsdirektion als übergeordnete Behörde. Das Verwaltungsgericht hat im Rahmen einer Praxisänderung im Urteil vom 20. April 2023 erwogen, bei Temporeduktionsmassnahmen im Rahmen des Konzepts für eine Lärmsanierung der Strasse mit konkret absehbarer enger Beziehung zu einem Strassenprojekt (mindestens wegen Lärmerleichterungen) sei das Strassenprojekt als Leitverfahren zu behandeln. Dies führe dazu, dass die gesetzliche Rekursinstanz für das Strassenprojekt im Rahmen einer koordinierten Lärmsanierung auch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zu beurteilen habe. Insoweit sei der damit verbundene Verstoss gegen die Zuständigkeitsregelung von § 19b VRG in Kauf zu nehmen. Es sei hinzunehmen, dass die Festlegung der Rekursinstanz bei einer funktionellen Verkehrsanordnung neu vom engen Zusammenhang zu einem Strassenprojekt abhängt (VGr, 20. April 2023, VB.2022.00528, E. 5.6 = BEZ 2023 Nr. 9).

1.2 Der Regierungsrat hat im Beschluss vom 17. April 2024 das Strassenprojekt festgesetzt. Zu den damit beschlossenen Massnahmen gehört der Einbau lärmarmen Strassenbeläge. Zusätzlich enthält dieser Entscheid eine Anordnung über die Anpassung der bisherigen Strassenlärmerleichterungen von 2014. Die umstrittene Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit durch die Kantonspolizei ist ■ in darauf abgestimmter Weise ■ im Rahmen eines Konzepts der Lärmsanierung erfolgt. Daran ändert nichts, dass im Beschluss vom 17. April 2024 die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und die Werterhaltung als Hauptzwecke für die strassenbaulichen Massnahmen aufgeführt werden. Die umstrittene Temporeduktionsmassnahme ist aus Gründen der Lärmverminderung und der Verkehrssicherheit angeordnet worden. Die betroffene funktionelle Verkehrsanordnung steht in einem derart engen Sachzusammenhang zum genannten Strassenprojekt, dass eine Koordination der beiden Verfahren geboten ist (vgl. dazu auch unten E. 3.2).

1.3 Entsprechend den Erwägungen im Urteil vom 20. April 2023 ist in einem solchen Fall das Strassenprojekt als Leitverfahren zu behandeln. In Anbetracht des in jenem Urteil zur Diskussion stehenden Strassenprojekts wurde damals das Gebot eines einheitlichen Rechtsmittelwegs auf der Stufe der Rekursinstanz festgehalten (vgl. oben E. 1.1). Das Prinzip einer Konzentration der Zuständigkeit ab der ersten Rechtsmittelinstanz ergibt sich bei der Koordinationspflicht zwischen Strassenprojekt und Temporeduktionsmassnahmen zur Lärmsanierung aus dem Bundesrecht (Art. 8 des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 [USG; SR 814.01] bzw. Art. 25a des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 [RPG; SR 700]), weil das kantonale Verfahrensrecht die Verwirklichung von Bundesrecht nicht wesentlich erschweren oder gar vereiteln darf; dabei ist es sinnvoll, den Rechtsweg des Leitverfahrens als massgeblich zu erachten (vgl. VGr, 20. April 2023, VB.2022.00528, E. 5.3 und 5.5 mit weiteren Hinweisen). Der Leitentscheid einer Projektfestsetzung des Regierungsrats unterliegt nicht

dem Rekurs, sondern direkt der Beschwerde ans Verwaltungsgericht (vgl. oben E. 1.1). Entsprechend hat in einem solchen Fall das Verwaltungsgericht als einzige kantonale Rechtsmittelinstanz gleichzeitig die damit verbundene Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zu überprüfen. Zwar sieht Art. 77 Abs. 1 der Verfassung des Kantons Zürich vom 27. Februar 2005 (KV; LS 101) vor, dass das Gesetz einen doppelten Instanzenzug in Verwaltungsverfahren ■ zunächst an eine Rekursinstanz und dann an ein Gericht ■ gewährleistet, wobei das Gesetz in begründeten Fällen Ausnahmen vorsieht. Eine gesetzliche Ausnahmebestimmung im Sinn von Art. 77 Abs. 1 KV kann sich auch aus dem Bundesrecht ergeben (vgl. VGr, 29. Juni 2016, VB.2016.00044, E. 1.3 und 1.5). Das ist ■ wie dargelegt ■ im vorliegenden Zusammenhang das bundesrechtliche Koordinationsgebot. Art. 77 Abs. 1 KV schliesst es somit nicht aus, auf dem Weg der Rechtsprechung einen Verstoss gegen die Regelung von § 19b VRG zur Rekurszuständigkeit der Sicherheitsdirektion in Kauf zu nehmen und die direkte Anfechtbarkeit beim Verwaltungsgericht in Fällen der vorliegenden Art zu bejahen. Auch die Anrufung der Rechtsweggarantie von Art. 29a der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV; SR 101) und des Legalitätsprinzips (Art. 5 BV) ändert am Ergebnis nichts. Auf die Frage der Kognition des Verwaltungsgerichts wird noch einzugehen sein (vgl. unten E. 3). Damit ist die in den Rechtsmittelbelehrungen der angefochtenen Verfügung und des Regierungsratsbeschlusses aufgeführte Weiterzugsmöglichkeit an das Verwaltungsgericht nicht zu beanstanden. Im Übrigen wäre es auch denkbar, dass Entscheide der vorliegenden Art an das Baurekursgericht weitergezogen werden könnten; dies widerspräche derzeit aber dem Grundsatz, wonach gegen Entscheide des Regierungsrats kein Rekurs zur Verfügung steht (§ 41 Abs. 2 StrG, § 19 Abs. 2 lit. a VRG). Es wird Sache des Gesetzgebers sein, ein Rechtsschutzsystem zu finden, welches sowohl den Koordinationsgrundsätzen als auch Art. 77 Abs. 1 KV Rechnung trägt.

1.4 Die Beschwerdeführer haben nur die funktionelle Verkehrsanordnung beim Verwaltungsgericht angefochten. Der Umstand, dass sie sich formell einzig gegen diese Verkehrsanordnung wehren, führt jedoch nicht dazu, dass der Streitgegenstand rein auf diese Verfügung beschränkt wäre. Würde sich ein Rechtsmittel gegen die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit (als Gegenstand der Verkehrsanordnung) als begründet erweisen, so hätte dies unmittelbare Auswirkungen auf die (formal ausserhalb der Anfechtung stehende) Anordnung über die Strassenlärmerleichterungen. Denn wegen des höheren Temporegimes wäre weiterhin mit grösserem Strassenlärm zu rechnen und die angepassten Erleichterungen würden unzureichend bzw. rechtswidrig. Die Rechtsmittelinstanz käme in einem solchen Fall nicht umhin, auch den Entscheidungspunkt im Strassenprojekt über die Lärmerleichterungen aufzuheben. Im Ergebnis bilden daher die Lärmerleichterungen im Regierungsratsbeschluss, ungeachtet der unterbliebenen Anfechtung, Teil des Streitgegenstands. Nur schon deswegen ist die Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts als erste Rechtsmittelinstanz im vorliegenden Fall trotz der blossen Anfechtung der Verkehrsanordnung gegeben. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Beschwerdeführer beim Verwaltungsgericht nicht mehr Widerspruch gegen den Überweisungsentscheid der Sicherheitsdirektion vom 13. Oktober 2025 bezüglich ihres Rekurses in der gleichen Sache erhoben haben.

2. 2.1 Zur Beschwerde an das Verwaltungsgericht ist berechtigt, wer durch die angefochtene Anordnung berührt ist und ein schutzwürdiges, aktuelles Interesse an deren Änderung oder Aufhebung hat (§ 49 in Verbindung mit § 21 Abs. 1 VRG). Die Legitimation ist als Prozessvoraussetzung zwar von Amtes wegen zu prüfen. Indessen obliegt es der beschwerdeführenden Partei nach

Massgabe des kantonalen Prozessrechts, ihre Legitimation zu substantiieren, wenn diese nicht offensichtlich ist. Diese Substantiierung hat bereits im Verfahren vor der ersten Rechtsmittelinstanz zu erfolgen (VGr, 26. Oktober 2023, VB.2022.00178, E. 1.2.3; 26. September 2022, VB.2022.00024, E. 3.2 mit Hinweisen). An eine anwaltlich vertretene Partei dürfen dabei höhere Anforderungen gestellt werden als an juristische Laien (Martin Bertschi in: Alain Griffel [Hrsg.], Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich [VRG], 3. A., Zürich etc. 2014 [Kommentar VRG], § 21 N. 38 f.). 2.2 Die Rechtsmittelbefugnis gegen funktionelle Verkehrsanordnungen steht nach der bundesgerichtlichen Praxis all jenen Verkehrsteilnehmenden zu, welche den mit der strittigen Verkehrsbeschränkung belegten Strassenabschnitt mehr oder weniger regelmässig benutzen, wie das bei Anwohnern oder Pendlern der Fall ist, während bloss gelegentliches Benützen der Strasse nicht genügt (BGE 136 II 539 E. 1.1; BGr, 15. März 2024, 1C_615/2021, E. 1.1, nicht publ. in: BGE 150 II 444). Doch auch regelmässige Benützer eines von der strittigen Verkehrsanordnung betroffenen Strassenabschnitts sind nur zur Anfechtung derselben legitimiert, wenn diese für sie Beeinträchtigungen von einer gewissen Intensität zur Folge hat (BGr, 8. April 2011, 1C_43/2011, E. 7; 19. August 2021, 1C_478/2020, E. 3.3; VGr, 20. Februar 2020, VB.2018.00776, E. 1.3.1; 26. September 2022, VB.2022.00024, E. 3.3; 26. Oktober 2023, VB.2022.00505, E. 2.1; Bertschi, § 21 N. 48 ff.). Namentlich steht das Beschwerderecht Anwohnern anderer als der von der Beschränkung betroffenen Strasse zu, die wegen Verkehrsverlagerungen Nachteile erleiden könnten (BGr, 2. November 2015, 1C_250/2015, E. 1.1 mit Hinweisen). Weiter hat das Bundesgericht für Direktanstösser die Legitimation zur Prüfung emissionsmindernder Massnahmen an der Quelle bei einer Strassenlärmsanierung anerkannt (vgl. BGr, 27. Mai 2020, 1C_352/2019, E. 3.2 und 3.3).

2.3 2.3.1 Der Beschwerdeführer 1 legt dar, er wohne an der Bergstrasse 01, knapp ausserhalb der Strecke der Temporeduktionsmassnahme. Den betroffenen Strassenabschnitt verwende er als Anwohner mehrmals täglich, um vom Wohnort in Richtung Zürichsee und wieder zurück zu gelangen. Dort befänden sich die nächsten Einkaufsmöglichkeiten und ausserdem die Seestrasse als wichtigste Verkehrsverbindung zwischen den Seegemeinden. Auf der Bergstrasse habe er mit längeren Fahrzeiten und Stauverspätungen im Zusammenhang mit dem Bahnübergang zu rechnen. Das Wohnhaus stehe am Anfang des Bereichs, bei dem die Fahrzeuge auf der Bergstrasse talwärts in Richtung See die Bremsen betätigen und herunterschalten müssten, um die Geschwindigkeit rechtzeitig von 50 km/h auf 30 km/h anzupassen. Diese Manöver seien mit einer erhöhten Lärmbelastung verbunden. Gleiches gelte für Fahrzeuge, die bergwärts nach dem Ende des umstrittenen 30-km/h-Abschnitts beschleunigen würden. Darüber hinaus befinde sich diese Wohnliegenschaft an der Stelle, an der von der Bergstrasse talwärts in die Saurenbachstrasse abgelenkt werden könne. Diese Nebenstrasse sei als Ausweichroute prädestiniert, um direkt zur Seestrasse und weiter seeaufwärts in Richtung Rapperswil zu gelangen. Die Saurenbachstrasse führe über eine Brücke, mit der die Bahngleise ■ im Unterschied zur Bergstrasse ■ ohne Wartezeit überquert werden könnten. Es sei zu erwarten, dass eine Einführung von Tempo 30 den Anreiz, auf der Hauptstrasse zu bleiben und Wartezeiten in Kauf zu nehmen, verringern und die Attraktivität der Ausweichroute über die Saurenbachstrasse steigern werde. Ein derartiger Ausweichverkehr setze den Beschwerdeführer 1 einer zusätzlichen Lärmbelastung aus und schmälere die Verkehrssicherheit im Quartier entlang der Saurenbachstrasse. Deshalb verfüge er über ein schutzwürdiges Interesse an der Anfechtung.

2.3.2 Die Liegenschaft, in welcher der Beschwerdeführer 1 wohnt, stösst zwar an die Bergstrasse an, liegt aber rund 200 m

oberhalb des Strassenabschnitts der Geschwindigkeitsbeschränkung. Zudem ist das Wohngebäude verkehrsmässig über die Saurenbachstrasse erschlossen, an die das Grundstück ebenfalls angrenzt. Letztere zweigt am Knoten Bergstrasse/Glärnischstrasse in Richtung Süden bzw. talwärts ab und ist in dieser Richtung als Einbahnstrasse mit Tempo-30 ausgestaltet. Es ist anzunehmen, dass der Beschwerdeführer 1 die Bergstrasse vom Ortszentrum her im umstrittenen Abschnitt zumindest bergwärts regelmässig befährt, um (anschliessend über die Saurenbachstrasse) zu seiner Liegenschaft zu gelangen. Doch hat die Beschwerdegegnerin die zu erwartende Fahrzeitverlängerung wegen der Temporeduktionsmassnahme auf maximal 5–6 Sekunden veranschlagt. Dieser Prognose hat der Beschwerdeführer 1 nicht konkret widersprochen. Eine solche Zeitverlängerung stellt eine Beeinträchtigung von geringer Intensität dar, sodass die Rechtsmittellegitimation unter diesem Blickwinkel höchst fraglich ist (vgl. oben E. 2.2). Sodann erscheint es nicht plausibel, dass der Beschwerdeführer 1 aufgrund der gegebenen Erschliessung der von ihm bewohnten Liegenschaft die Bergstrasse mit einem Motorfahrzeug regelmässig talwärts befährt. Eine regelmässige Benutzung des öffentlichen Busverkehrs auf dieser Strasse hat er nicht dargelegt, sodass die Legitimation insoweit nicht näher zu prüfen ist (oben E. 2.1).

2.3.3 Zusätzlich führt der Beschwerdeführer 1 Nachteile wegen einer allfälligen Verkehrsverlagerung auf die Saurenbachstrasse ins Feld. Die Beschwerdegegnerin hat vor Verwaltungsgericht eingeräumt, dass diese Nebenstrasse tatsächlich schon bisher ab dem Knoten Bergstrasse/Glärnischstrasse/Saurenbachstrasse als Alternativroute genutzt werde. Grund dafür seien primär die Barrierschliessungen beim Bahnübergang. Es trifft zu, dass auf der Bergstrasse bei geschlossenen Barrieren Wartezeiten in Kauf zu nehmen sind, während dies bei der Überquerung der Bahngleise über die Brücke auf der Saurenbachstrasse nicht der Fall ist. Der Bahnübergang bei der Bergstrasse befindet sich zwischen den Bahnhöfen Männedorf und Stäfa. In den Beschwerdebeilagen sind die Fahrpläne 2024 für die betroffenen S-Bahn-Linien S7 und S20 eingereicht worden. Bei der Abfrage des im Internet zugänglichen Fahrplans 2026 (www.oev-info.ch unter Fahrplan aktuell/Fahrplanfelder; besucht am 19. Februar 2026) zeigt sich, dass die Verkehrszeiten der beiden S-Bahn-Linien zwischen Männedorf und Stäfa für den vorliegend relevanten Zusammenhang unverändert geblieben sind. Die S7 verkehrt am Tag in beide Richtungen im Halbstundentakt. Die S20 befährt die Strecke in derselben Frequenz um eine Viertelstunde versetzt zwischen 06.30 und 08.30 Uhr, und zwar lediglich in Richtung Zürich, und zwischen 17.00 und 18.30 Uhr bloss in Richtung Rapperswil (insgesamt sieben Fahrten). Im Internet zugängliche offizielle Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs gelten als allgemein bekannte Tatsachen (vgl. BGE 149 I 91 E. 3.4 mit Hinweisen). Bei dieser Sachlage werden die Barrieren beim betroffenen Bahnübergang zu den Stosszeiten des morgendlichen und abendlichen Pendlerverkehrs sechsmal pro Stunde ■ und entgegen dem Beschwerdeführer 1 nicht achtmal pro Stunde ■ für die Zugdurchfahrt geschlossen. Dennoch ist auch eine solche Frequenz nicht unerheblich. Im Übrigen stellt die Beschwerdegegnerin einen Zusammenhang zwischen dem Bahnübergang und einem gewissen Ausweichverkehr ab der Abzweigung der Saurenbachstrasse von der Bergstrasse bereits beim bisherigen Temporegime nicht in Abrede. Unter diesen Umständen ist das Interesse des Beschwerdeführers 1 an der Überprüfung unter dem Blickwinkel der Verkehrsverlagerung als schutzwürdig zu qualifizieren (oben E. 2.2).

2.3.4 Insgesamt ist dem Beschwerdeführer 1 eine besondere Betroffenheit und Nähe zur Streitsache zuzubilligen, sodass er zur Beschwerde legitimiert ist. Welche Folgen sich für die Streitsache unter dem Blickwinkel einer allfälligen Verkehrsverlagerung ergeben, wird im

Rahmen der materiellen Beurteilung zu prüfen sein. 2.4 2.4.1 Der Beschwerdeführer 2 beansprucht eine Rechtsmittellegitimation im Rahmen der egoistischen Verbandsbeschwerde. Es handelt sich um einen Verein im Sinn von Art. 60 ff. des Zivilgesetzbuchs vom 10. Dezember 1907 (ZGB; SR 210). Dieser bildet eine Sektion des Automobil Clubs der Schweiz (ACS). Gemäss Art. 2 und 3 der bei den Akten liegenden Vereinsstatuten bezweckt er im Wesentlichen die Wahrung der Interessen seiner Mitglieder im Strassenverkehr sowie den Zusammenschluss von Automobilistinnen und Automobilisten zur Wahrung der mit dem Individualverkehr zusammenhängenden Interessen, namentlich im Sektionsgebiet bzw. im Kanton Zürich. Zum Schutz der Rechte und Interessen seiner Mitglieder ist der Verein im Rahmen seiner Zwecksetzung u. a. zur Ergreifung von Rechtsmitteln befugt. Der Verband besteht gemäss Art. 4 der Statuten aus natürlichen und juristischen Mitgliedern, die den Vereinszweck unterstützen. Dem Beschwerdeführer 2 sind nach eigenen Angaben rund 20'000 Mitglieder angeschlossen.

2.4.2 Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts sind Automobilverbände wie die regionalen Sektionen des Touring Clubs der Schweiz (TCS) und des ACS bei der Anordnung von funktionellen Verkehrsbeschränkungen zur Beschwerdebefugnis legitimiert, wenn etwa eine ansehnliche Anzahl der Mitglieder eine vielbefahrene kantonale Hauptstrasse mehr oder weniger regelmässig benutzt, wie dies bei Anwohnerinnen und Anwohnern oder Pendlerinnen und Pendlern der Fall ist; dagegen genügt das bloss gelegentliche Befahren der Strasse nicht (vgl. BGE 136 II 539 E. 1.1; BGr, 7. Juli 2023, 1C_513/2022, E. 1.3).

2.4.3 Der Technische Bericht zum Strassenprojekt rechnet die Bergstrasse zur Verkehrslastklasse T3 (mittel) mit besonderer Beanspruchung und legt einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 2'000 bis 3'400 Motorfahrzeugen (Stand 2018) zugrunde. Wie weiter aus dem Kurzgutachten Verkehr, Abschnittsbeurteilung, hervorgeht, wurde in Kongruenz mit dem Verkehrslärmgutachten für den relevanten Prognosezustand 2042 ein DTV von 6'000 Fahrzeugen angenommen. Unter diesen Umständen ist davon auszugehen, dass es um eine vielbefahrene kantonale Hauptstrasse geht. Die Beschwerdegegnerin bestreitet, dass diese von einer Vielzahl der Vereinsmitglieder mehr oder weniger regelmässig befahren wird. Wie es sich damit verhält und inwiefern die Geringfügigkeit der Zeitverlängerung wegen der Temporeduktion (vgl. oben E. 2.3.2) einer Rechtsmittellegitimation entgegensteht, kann offenbleiben, weil jedenfalls auf die Beschwerde des Beschwerdeführers 1 einzutreten ist (vgl. BGr, 7. Juli 2023, 1C_513/2022, E. 1.3).

2.5 Da auch die übrigen Sachurteilsvoraussetzungen erfüllt sind, ist auf die Beschwerde einzutreten. 2.6 Die Beschwerdeführer beantragen die Durchführung eines Augenscheins. Die Pflicht zur Durchführung eines Augenscheins besteht nur dann, wenn die tatsächlichen Verhältnisse auf andere Weise nicht geklärt werden können. Der für den vorliegenden Entscheid rechtlich relevante Sachverhalt ergibt sich mit hinreichender Klarheit aus den Akten, weshalb in Anwendung von § 70 in Verbindung mit § 7 VRG auf einen Augenschein zu verzichten ist.

E. 3.1

Die Kognition des Verwaltungsgerichts ist gemäss § 50 Abs. 1 in Verbindung mit § 20 Abs. 1 VRG auf die Prüfung von Rechtsverletzungen einschliesslich Ermessensmissbrauch, Ermessensüber- oder -unterschreitung (lit. a) sowie die unrichtige oder ungenügende Feststellung des Sachverhalts (lit. b) beschränkt. Nach § 50 Abs. 2 VRG ist allerdings auch die Rüge der Unangemessenheit zulässig, wenn ein Gesetz dies vorsieht. Ein solcher Fall liegt praxisgemäss bei einem Strassenprojekt vor, weil es sowohl als (Sonder-)Nutzungsplan als auch in seiner Eigenschaft als Baubewilligung den

Anforderungen des Raumplanungsgesetzes untersteht. Da dieses in Art. 33 Abs. 2 und Abs. 3 lit. b RPG von den Kantonen verlangt, dass sie gegen derartige Akte mindestens ein innerkantonales Rechtsmittel mit voller Überprüfung gewährleisten, ist diesfalls auch die Angemessenheit der Projektfestsetzung zu überprüfen (VGr, 21. September 2023, VB.2022.00475, E. 4.2; 23. Mai 2019, VB.2018.00427, E. 3.2). Dabei darf sich das Verwaltungsgericht aber, auch wenn es als erste und einzige kantonale Rechtsmittelinstanz amtet, insofern eine gewisse Zurückhaltung auferlegen, als es bei der Projektierung um spezifisch technische Fragen geht (Marco Donatsch, Kommentar VRG, § 20 N. 80 ff.). Weiter hat sich das Verwaltungsgericht eine gewisse Zurückhaltung aufzuerlegen, soweit der Vorinstanz mit der Anwendung unbestimmter Gesetzesbegriffe oder bei der Handhabung des Planungsermessens ein Beurteilungsspielraum oder Ermessensbereich zusteht. Insbesondere soll es nicht sein Ermessen an die Stelle von jenem des Planungsträgers setzen (VGr, 12. Januar 2023, VB.2020.00750, E. 6.2; 13. April 2022, VB.2021.00549, E. 6.2).

E. 3.2.1

Die Bergstrasse bildet im betroffenen Abschnitt lärmschutzrechtlich unbestrittenermassen eine Altanlage. Die Baudirektion hat mit Verfügung vom 29. Oktober 2014 insoweit bereits einen Entscheid über die Lärmsanierung getroffen. Die dort verfügte Lärmerleichterungen hat der Regierungsrat als im Rahmen der Planfestsetzung für das Strassenprojekt vom 17. April 2024 zuständige Behörde (vgl. § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 19 StrG) angepasst. Diesem Beschluss lag zugrunde, dass die strassenbaulichen Massnahmen lärmschutzrechtlich zu einer Änderung der Strasse im Sinn von Art. 8 Abs. 1 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41) führen, die mit einer Sanierung gemäss Art. 18 USG verbunden wurde.

E. 3.2.2

Art. 18 Abs. 1 USG sieht für Altanlagen vor, dass sanierungsbedürftige Anlagen nur umgebaut oder erweitert werden dürfen, wenn sie gleichzeitig saniert werden. Art. 8 LSV konkretisiert Art. 18 USG und unterscheidet dabei wesentliche und unwesentliche Änderungen: Unwesentliche Änderungen oder Erweiterungen lösen keine Sanierungspflicht für die bestehenden Anlageteile aus (vgl. Art. 8 Abs. 1 LSV). Die Lärmimmissionen wesentlich geänderter oder erweiterter Anlagen müssen hingegen dem Grundsatz nach die Immissionsgrenzwerte einhalten (vgl. Art. 8 Abs. 2 LSV). Als wesentliche Änderungen ortsfester Anlagen gelten Umbauten, Erweiterungen und vom Inhaber der Anlage verursachte Änderungen des Betriebs, wenn zu erwarten ist, dass die Anlage selbst oder die Mehrbeanspruchung bestehender Verkehrsanlagen wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugen (Art. 8 Abs. 3 Satz 1 LSV). Der Wiederaufbau von Anlagen gilt in jedem Fall als wesentliche Änderung (Satz 2). Nach der Rechtsprechung ist nicht einzig anhand der Lärmauswirkungen, sondern aufgrund einer gesamthaften Betrachtung zu entscheiden, ob die Änderung gewichtig genug ist, um als "wesentlich" im Sinn von Art. 8 LSV qualifiziert zu werden. Neben den Lärmauswirkungen des Ausführungsprojekts ist auch zu berücksichtigen, ob der Umbau die Bausubstanz erheblich verändert und erhebliche Kosten verursacht und ob die Lebensdauer der Gesamtanlage mit dem Umbau erheblich verlängert wird (vgl. BGE 150 II 547 E. 3.2.2; 141 II 483 E. 4.6).

E. 3.2.3

Mit dem am 17. April 2024 festgesetzten Strassenprojekt werden insbesondere die Fahrbahn instand gesetzt (mit Markierung Radstreifen bergwärts), der Durchlass des eingedolten Saurenbachs erneuert, die öffentliche Beleuchtung und die Strassenentwässerung angepasst, und es sollen Vorhaben Dritter zur Erneuerung von Werkleitungen damit verbunden werden. Für die Bauausführung (ohne Vorhaben Dritter) hat der Regierungsrat Ausgaben von insgesamt 3,35 Mio. Franken bewilligt. Die strassenbaulichen Massnahmen beschränken sich im Wesentlichen auf Unterhaltsarbeiten; damit verbundene Umbauten sind aus Sicht der Strassenanlage punktueller und untergeordneter Natur. Auch wenn die Massnahmen zu einer Verlängerung der Lebensdauer der Gesamtanlage führen, ist es nicht zu beanstanden, wenn der Regierungsrat das Strassenprojekt als Änderung im Sinn von Art. 8 Abs. 1 LSV und damit nicht auch als wesentliche Änderung im Sinn von Art. 8 Abs. 2 LSV beurteilt hat.

E. 3.2.4

Wird eine formell sanierte Anlage nicht wesentlich geändert, so kann die zuständige Behörde dennoch gestützt auf Art. 16 Abs. 1 USG eine Nachsanierung anordnen. Da aber die Pflicht nach Art. 18 Abs. 2 USG zum Widerruf bisheriger Erleichterungen diesfalls nicht greift, sind die Modalitäten einer solchen Nachsanierung anhand einer Interessenabwägung festzulegen und am Massstab der Verhältnismässigkeit zu messen (vgl. Daniel Burkhard, Anpassungspflichten für lärmige Anlagen, Zürich 2025, Rz. 196 ff.; BGr, 9. März 2023, 1C_574/2020 E. 7; vgl. auch Adrian Gossweiler, Strassenlärmisanierung bei Kantons- und Gemeindestrassen nach Ablauf der lärmschutzrechtlichen Sanierungsfrist, in: URP 2018, S. 600 ff., 612 f.). Es ist nicht zu beanstanden, wenn die Behörden in einem solchen Fall ■ wie vorliegend ■ eine Lärmprognose bzw. ein Lärmgutachten einholen.

E. 3.2.5

Dem bereits erwähnten Bericht Strassenlärm lässt sich entnehmen, dass die Immissionsgrenzwerte trotz Lärmbegrenzungsmaßnahmen punktuell überschritten bleiben (vgl. auch unten E. 5.2), sodass der Regierungsrat angepasste Strassenlärmereleichterungen angeordnet hat. Zwischen dem Strassenprojekt und der Temporeduktionsmassnahme besteht damit ein derart enger betrieblicher und funktionaler Zusammenhang, dass darüber nur mittels einer umfassenden Beurteilung rechtskonform befunden werden kann (vgl. VGr, 20. April 2023, VB.2022.00528, E. 5.3).

E. 3.3

Die Vorgaben an die Kognition des Verwaltungsgerichts bei der Überprüfung eines Strassenprojekts als Nutzungsplan (vgl. oben E. 3.1) müssen aufgrund des Gebots des einheitlichen Rechtsmittelverfahrens (vgl. oben E. 1.3 und 1.4) ebenso für die Überprüfung der koordinationspflichtigen Temporeduktionsmassnahme zur Lärmsanierung zur Anwendung kommen. Demzufolge hat das Verwaltungsgericht im vorliegenden Fall die umstrittene funktionelle Verkehrsanordnung mit derselben Kognition zu überprüfen, die bezüglich des Strassenprojekts gilt. Dies bedeutet, dass das Verwaltungsgericht eine Überprüfung mit voller Kognition (einschliesslich Angemessenheit der Verkehrsanordnung, § 50 Abs. 1 und 2 VRG) durchführen muss, sich aber auch in diesem Rahmen eine gewisse Zurückhaltung in paralleler Weise wie bezüglich des Strassenprojekts aufzuerlegen hat (vgl. dazu oben E. 3.1).

E. 4.1

Der Bundesrat hat die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften auf 50 km/h festgelegt (Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11] in Verbindung mit Art. 32 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 [SVG; SR 741.01]). Die zuständige Behörde kann innerorts tiefere Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken oder durch die Signalisation einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone anordnen (Art. 108 Abs. 5 lit. d und e der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21]). Das Signal "Tempo-30-Zone" kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, in denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss (Art. 22a SSV). Es handelt sich dabei um eine funktionelle Verkehrsbeschränkung im Sinn von Art. 3 Abs. 4 SVG (BGE 150 II 444 E. 3.2 mit Hinweis auf BGE 136 II 539 E. 1.1 und 2.2). Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) regelt die Einzelheiten für die Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten. Es legt für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen bezüglich Ausgestaltung, Signalisation und Markierung die Anforderungen fest (Art. 108 Abs. 6 SSV).

E. 4.2

Die Gründe, welche eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erforderlich machen können, werden in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend aufgezählt: Eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben (lit. a), bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes (lit. b), es kann damit auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden (lit. c) oder es kann eine im Sinn der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden, wobei der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren ist (lit. d). Die in Art. 108 Abs. 2 SSV genannten Gründe sind alternativ und damit je für sich genügend (BGE 150 II 444 E. 6.4). Die im vorliegenden Zusammenhang geltenden lärmschutzrechtlichen Grundlagen sind bereits oben dargelegt worden (vgl. E. 3.2 hiervor).

E. 4.3

Art. 32 Abs. 3 SVG sieht vor, dass die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde grundsätzlich bzw. unter Vorbehalt von durch den Bundesrat vorgesehenen Ausnahmen nur aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden kann. Art. 108 Abs. 4 SSV nimmt darauf Bezug und präzisiert, dass vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten durch ein Gutachten abgeklärt wird, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind, wobei insbesondere zu prüfen ist, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann. Als bundesrätliche Ausnahme im Sinn von Art. 32 Abs. 3 SVG schreibt der auf den 1. Januar 2023 in Kraft getretene Art. 108 Abs. 4 bis SSV (AS 2022 498) kein solches Gutachten für die Anordnung einer Tempo-30-Zone mehr vor. Auch die Verordnung des UVEK vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3; nachfolgend: ZonenV UVEK) wurde entsprechend angepasst (AS 2022 499). Allerdings betrifft diese Ausnahme nur "nicht verkehrsorientierte" Strassen (vgl. Art. 2a Abs. 5 SSV in der seit 1. Januar 2023 in Kraft stehenden Fassung).

E. 4.4

Materielle Erleichterungen ergeben sich für Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierte Strassen namentlich dahingehend, dass sich deren Anordnung in Abweichung von Art. 108 Abs. 1 und 2 SSV nur nach Art. 3 Abs. 4 SVG richtet (Art. 108 Abs. 4 bis SSV). Für die mit der Anordnung einer Tempo-30-Zone einhergehende Geschwindigkeitsreduktion auf einer nicht verkehrsorientierten Strasse müssen mithin keine qualifizierten Gründe bzw. öffentlichen Interessen im Sinn des Art. 108 Abs. 2 SSV mehr gegeben sein (BGE 150 II 444 E. 3.3.2). Vielmehr kann auf nicht verkehrsorientierten Strassen eine entsprechende funktionelle Verkehrsanordnung erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermaßen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere, in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern (Art. 3 Abs. 4 Satz 1 SVG). Wird auf einem Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse aufgrund der Voraussetzungen nach Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt gemäss Art. 2a Abs. 6 SSV in der seit dem 1. Januar 2023 geltenden Fassung (AS 2022 498) in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden (BGE 150 II 444 E. 6.5 mit Hinweisen). Die Einschränkung des Art. 2a Abs. 6 SSV in der bis 31. Dezember 2022 geltenden Fassung (AS 2001 2719), wonach ein Hauptstrassenabschnitt nur ausnahmsweise bzw. bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (zum Beispiel in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden dürfe, wurde mithin aufgegeben.

E. 4.5

Wie dargelegt dürfen die Kantone Abweichungen von der bundesrechtlich festgelegten allgemeinen Höchstgeschwindigkeit namentlich auf verkehrsorientierten Strassen nicht generell, sondern nur für "bestimmte Strassenstrecken" anordnen. Mithin ist stets eine Einzelfallprüfung erforderlich. Ergibt diese, dass die bundesrechtlichen Voraussetzungen für eine örtliche Geschwindigkeitsbeschränkung erfüllt sind, so erweist sich die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit als bundesrechtskonform. Die Gesamtzahl der Anordnungen oder deren Anteil am kommunalen oder kantonalen Strassennetz spielt dabei keine Rolle (BGr, 20. März 2018, 1C_117/2017, E. 4.2).

E. 4.6.1

Aufgrund der vorstehenden Erwägungen ist als Nächstes die Frage zu beantworten, ob es sich bei der Bergstrasse um eine verkehrsorientierte Strasse handelt. Diese Frage ist vorweg und unabhängig von der Klärung der Zulässigkeit einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zu prüfen (BGE 150 II 444 E. 5.1). Als verkehrsorientiert gelten nach Art. 1 Abs. 9 SSV (in der seit 1. Januar 2023 in Kraft stehenden Fassung) alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind. Bei der Beurteilung der Frage, ob eine Strasse als verkehrsorientiert zu qualifizieren ist, kann die verkehrsplanerische Hierarchisierung des Strassennetzes beigezogen werden (BGE 150 II 444 E. 5.1).

E. 4.6.2

Der betroffene Strassenabschnitt liegt innerorts und ist bei Knoten vortrittsberechtigt (vgl. Verkehrsgutachten, Abschnittsbeurteilung, Checklisten T30, Kriterium 3 [Ausgestaltung Knotenform]). Die Bergstrasse bzw. die im Sachverhalt angesprochene Route 720 ist im

Regionalen Richtplan Pfannenstil, Karte Verkehr, als regionale Verbindungsstrasse verzeichnet. Darauf verkehren Buslinien des öffentlichen Verkehrs. Diese Elemente sprechen für die Annahme einer verkehrsorientierten Strasse. Auch angesichts der in den Lärm- und Verkehrsgutachten zugrunde gelegten Verkehrszahlen (oben E. 2.4.3) ist von einer verkehrsorientierten Strasse auszugehen. Im Verkehrsgutachten, Abschnittsbeurteilung, wird allerdings der südliche Teilabschnitt (vom Bahnübergang bis zur Alten Landstrasse) als siedlungsorientiert charakterisiert. Die Beschwerdegegnerin macht vor Verwaltungsgericht geltend, die Zuordnung als siedlungsorientierte Strasse sei nicht falsch. Es ist zu berücksichtigen, dass der Verlauf der Alten Landstrasse im Ortszentrum von Männedorf kurz von der Bergstrasse abgelöst wird. Die Alte Landstrasse biegt von Westen her in die Bergstrasse ein (im Folgenden: Knoten Bergstrasse/Alte Landstrasse 1). Daraufhin zweigt die Alte Landstrasse wieder in östlicher Richtung ab (im Folgenden: Knoten Bergstrasse/Alte Landstrasse 2). Im Ortszentrum biegen von der Bergstrasse einige Nebenstrassen ab, an denen Geschäfte liegen. In diesem Bereich gibt es auch mehrere Fussgängerstreifen zur Überquerung der Bergstrasse. Einzelne Gebäude sind verkehrsmässig direkt über die Bergstrasse erschlossen. Doch kommt ihr auch in diesem Teilabschnitt hauptsächlich eine Durchleitungs- und Verbindungsfunktion für den Motorfahrzeugverkehr zu. Sie ist unter Einbezug dieses Teilabschnitts als verkehrsorientierte Strasse zu qualifizieren. Unter diesen Umständen kann nicht vom Erfordernis eines Gutachtens nach Art. 32 Abs. 3 SVG oder von einem besonderen Grund für die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV abgesehen werden.

E. 5.1

Die Beschwerdeführer erheben den grundlegenden Vorwurf, aus dem Verfahrensdossier gehe nicht genügend hervor, auf welchem genauen Streckenabschnitt die umstrittene Temporeduktion angeordnet worden sei. Wie die Beschwerdegegnerin dargelegt hat, ergibt sich der Umfang des streitbetroffenen Teilperimeters nicht nur aus dem publizierten Wortlaut der Verfügung, sondern auch aus der Planbeilage, die Bestandteil dieser zugrunde liegenden Verfügung bildet. Art. 107 SSV und § 7 der Kantonalen Signalisationsverordnung vom 21. November 2001 (KSigV; LS 741.2) schreiben die Veröffentlichung der Verkehrsanordnungen vor. Damit ist es vereinbar, wenn ■ wie vorliegend ■ die publizierte Festlegung des Perimeters in Worten im Sinn einer Vereinfachung leicht über die nur im Dossier planlich ausgewiesenen Standorte der Verkehrssignale für die umstrittene Temporeduktion hinausgeht. Der Veröffentlichung lässt sich die Bezugsstelle für die zugrunde liegende Verfügung entnehmen. Der Planinhalt konnte somit ausreichend in Erfahrung gebracht werden. Im Übrigen lässt sich die ungefähre Streckenlänge, die einleitend im Sachverhalt wiedergegeben wurde (oben I.B), unter Rückgriff auf die Planbeilage zur Verfügung und das GIS abschätzen. Sie entspricht im Wesentlichen den Angaben des zeitlich zuletzt eingeholten Berichts Strassenlärm. Dass die Diskrepanzen zwischen den aktenkundigen Gutachten bzw. Berichten zur Länge des im Streit liegenden Strassenstücks es den Beschwerdeführern in erheblicher Weise erschwert hätten, sich zur Wehr zu setzen, ist nicht ersichtlich. Es geht fehl, wenn die Beschwerdeführer insoweit sinngemäss einen Verfahrensfehler geltend machen.

E. 5.2

Eine Lärmprognose zum Strassenlärm hat die kantonale Baudirektion zweimal eingeholt: das Kurzgutachten Lärm vom 23. November 2022 (im Folgenden: Lärmgutachten) und

danach, in Ergänzung zur dokumentierten Besprechung vom 20. April 2023 zwischen dem Tiefbauamt und der Kantonspolizei über die Lärmschutzmassnahmen, den bereits erwähnten Bericht Strassenlärm vom 25. Januar 2024. Dabei sind anhand des Emissionsmodells sonROAD18 der Strassenlärm und die Lärmauswirkungen für den Zeitpunkt 2042 berechnet worden. Im Lärmgutachten wurde die Kombination von Temporeduktion und lärmarmem Belag vom Typ AC8 für die ganze Strecke zwischen Bahnübergang und Knoten Bergstrasse/Glärnischstrasse empfohlen. Die kantonsinterne Interessenabwägung führte, entsprechend dem zusätzlich eingeholten Verkehrsgutachten (vgl. unten E. 5.3), dazu, dass im nördlichen Abschnitt (ca. km 0.450 bis ca. km 0.700) von der Temporeduktion abgesehen wurde; dafür wurde der Einbau eines besonders lärmarmen Belags vom Typ SDA4 vorgezogen. Beim streitbetroffenen Teilperimeter blieb es hingegen bei der Kombination von Temporeduktion und lärmarmem Belag vom Typ SDA8. Dem Bericht Strassenlärm lässt sich entnehmen, dass beim lärmarmen Belag (Typ SDA8) eine Senkung der Mittelungspegel von rund 1 dB(A) sowie beim besonders lärmarmen Belag (Typ SDA4) eine solche von rund 3 dB(A) veranschlagt wird. Für die Kombination von lärmarmem Belag und Temporeduktion im umstrittenen Teilabschnitt wird im Lärmgutachten eine Senkung der Mittelungspegel von ca. 2,6 bis 3,5 dB(A) am Tag und von 2,8 bis 3,9 dB(A) in der Nacht angenommen. Ohne Lärmschutzmassnahmen sind im Zustand 2042 auf der ganzen Strecke zwischen Bahnübergang und Knoten Bergstrasse/Glärnischstrasse 17 Gebäude und 138 Personen (Anwohner) einer Lärmbelastung über den Immissionsgrenzwerten ausgesetzt; zwei dieser Gebäude befinden sich in der Kernzone mit der Empfindlichkeitsstufe (ES) III, die übrigen in einer Wohnzone mit ES II. Bei Umsetzung der Lärmschutzmassnahmen verbleibt bei einem einzigen Wohnhaus eine geringfügige Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (und zwar nur am Tag) im Teilabschnitt ohne Temporeduktion; dabei handelt es sich nicht um das Gebäude, in welchem der Beschwerdeführer 1 wohnt. Entsprechend hat der Regierungsrat im Beschluss vom 17. April 2024 erwogen, mit den Lärmschutzmassnahmen könnten die Lärmbelastungen deutlich verringert und die Immissionsgrenzwerte bei fast allen Gebäuden eingehalten werden.

E. 5.3

Das Verkehrsgutachten, das die Baudirektion in Auftrag gegeben hat, besteht aus zwei Teilen: einer Abschnittsbeurteilung und einer Gesamtbeurteilung. Im Dokument Abschnittsbeurteilung wurden die bestehenden Verhältnisse skizziert und die Verhältnismässigkeit einer solchen Temporeduktion für Teilabschnitte mit einer Punktebeurteilung für insgesamt 16 verkehrsbezogene Kriterien aus den fünf Themen "Geschwindigkeit", "Ausgestaltung Strasse", "Funktion Strasse", "Funktion Raumtyp" und "Unfälle/Verkehrssicherheit" im Rahmen der Checklisten analysiert. Das Dokument Gesamtbeurteilung setzte sich mit den Auswirkungen der Temporeduktion auf den Ausweichverkehr und den Busbetrieb des öffentlichen Verkehrs auseinander. Weiter wurde gestützt auf die Abschnittsbeurteilungen eine Empfehlung zur Temporeduktion abgegeben. Damit wurde eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nur für die Teilabschnitte 1 bis 2 (d. h. vom Bahnübergang bis ca. km 0.450) als verkehrlich verhältnismässig beurteilt und eine solche Senkung für die Reststrecke bis km 0.700 verworfen. Im Dokument Interessenabwägung hat sich die Empfehlung des Verkehrsgutachtens durchgesetzt.

E. 5.4.1

Mit Bezug auf die Lärmbegutachtung ziehen die Beschwerdeführer die ermittelte Verbesserung der Lärmsituation durch die umstrittene Temporeduktion in Zweifel. Angesichts des bisherigen, relativ tiefen tatsächlichen Geschwindigkeitsniveaus (vgl. dazu unten E. 5.5.2) falle eine Lärmsenkung bei der umstrittenen Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit wesentlich tiefer aus, als dies auf anderen Abschnitten der Bergstrasse der Fall wäre. Zudem sei das Längsgefälle der Strasse zu berücksichtigen. Die Bremsmanöver talwärts zur Senkung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h seien mit höheren Emissionen wegen quietschender Bremsen sowie ■ bei den weiterhin häufigen Verbrennungsmotoren ■ durch das Herunterschalten in einen tieferen Gang mit hoher Drehzahl verbunden. Bergwärts werde nach der Durchfahrt des Tempo-30-Teilstücks stärker beschleunigt, was ebenfalls zu höheren Emissionen führe. Weiter äussere sich die Lärmbegutachtung nicht zur Frage, inwieweit die betroffenen Objekte bereits über Schallschutzfenster verfügen und solche einer Temporeduktion vorzuziehen seien. Schliesslich werde nicht näher begründet und sei auch nicht einzusehen, weshalb beim streitbetroffenen Abschnitt von einem besonders lärmarmen Belag vom Typ SDA4 abgesehen wurde, obwohl das Gefälle ähnlich wie bei der Reststrecke sei, bei der ein solcher vorgesehen sei.

E. 5.4.2

Es ist nicht zu beanstanden, wenn bei der rechnerischen Ermittlung der Lärmbelastung jeweils die zulässige Höchstgeschwindigkeit zugrunde gelegt und nicht noch eine zusätzliche Gewichtung anhand des tatsächlichen Geschwindigkeitsniveaus angestellt wird. Überdies hat die Beschwerdegegnerin vor Verwaltungsgericht plausibel erläutert, dass ein signifikanter Einfluss der von den Beschwerdeführern dargelegten Effekte aus Brems- und Beschleunigungsmanövern im Übergangsbereich von signalisierten Geschwindigkeitsänderungen bislang nicht nachgewiesen werden konnte. Eine nochmalige Überprüfung der Immissionsermittlung unter diesem Blickwinkel erscheint nicht als geboten. Was Schallschutzfenster betrifft, so bildet ihr Einbau keine Sanierungsmassnahme an der Quelle, sondern nur eine Ersatzmassnahme, die nicht vor übermässigen Immissionen im Aussenbereich oder im Gebäudeinnern bei geöffneten Fenstern schützt (vgl. BGr, 20. April 2023, 1C_27/2022, E. 10.4). Im Zusammenhang mit der Variante eines besonders lärmarmen Belags vom Typ SDA4 hat die Beschwerdegegnerin vor Verwaltungsgericht nochmals dargelegt, dass im streitbetroffenen Teilperimeter nicht nur ein hohes Gefälle, sondern auch mehrere enge Kurven und eine Haltestelle des öffentlichen Busverkehrs bestehen. Die erhöht auftretenden Scher- und Schubkräfte würden in diesem Bereich zu einer schnelleren Zerstörung der lärmwirksamen Korn- und Porenstruktur des SDA4-Belags führen. Auf diese örtlichen Verhältnisse wurde auch im Lärmgutachten hingewiesen. Bei diesen Überlegungen durfte berücksichtigt werden, dass besonders lärmarme Strassenbeläge unterhalts- und kostenintensiv sind (vgl. dazu BGr, 7. Juli 2023, 1C_513/2022, E. 3.4.4.3). Wegen dieser Besonderheiten bei den Strassenverhältnissen würde sich ein SDA4-Belag in nachvollziehbarer Weise für weite Teile des streitbetroffenen Teilperimeters nicht als wirtschaftlich tragbar erweisen. Deshalb kommt es nicht darauf an, ob der südliche Teilabschnitt beim Bahnübergang weniger kurvenreich ausgestaltet ist. Unter diesen Umständen brauchte die Variante mit einem SDA4-Belag für den ganzen im Streit liegenden Teilperimeter nicht vertieft untersucht zu werden, weil Varianten, die offensichtlich unverhältnismässig erscheinen, gemäss der Rechtsprechung nach einer ersten summarischen Prüfung ausgeschlossen werden dürfen (BGr, 2. März 2018, 1C_11/2017, E. 2.1). Im Übrigen zeigt sich aus den ermittelten Lärmwerten, dass

eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zur Hauptsache am Tag vorliegt. Auch die Beschwerdeführer behaupten insoweit nichts anderes. Vor diesem Hintergrund erscheint es als ausreichend und nachvollziehbar, dass die Beschränkung der Temporeduktion auf die Nacht zwar im Lärmgutachten kurz behandelt, aber nicht vertieft in die Variantenprüfung eingeflossen ist. Insgesamt äussern sich die eingeholten Lärmermittlungen genügend zu den Aspekten des Lärmschutzes im Sinn von Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV.

E. 5.5.1

Im Hinblick auf das Verkehrsgutachten rügen die Beschwerdeführer, es genüge nicht den gestellten Qualitäts- und Objektivitätsanforderungen. Sie wenden sich einerseits gegen die darin enthaltene Bewertung, wonach die Einführung von Tempo 30 beim streitbetroffenen Teilperimeter wegen des punktuellen Querungsbedürfnisses von Zufussgehenden, der schmal wirkenden und wegen Kurven unübersichtlichen Strassenführung sowie angesichts der bisherigen Verkehrsunfälle gerechtfertigt sei. Andererseits beanstanden die Beschwerdeführer, dass im Verkehrsgutachten allfällige Ausweichverkehrsströme namentlich über die Saurenbachstrasse aufgrund der umstrittenen Temporeduktion als vernachlässigbar eingeschätzt worden sind. Nach den Beschwerdeführern wurden diese Problematik und die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit der Saurenbachstrasse (inkl. der dort gelegenen Nutzungen) ungenügend abgeklärt. Auch die Verhältnismässigkeitsprüfung im Verkehrsgutachten sei mangelhaft, namentlich weil eine Auseinandersetzung mit möglichen Alternativmassnahmen unterbleibe.

E. 5.5.2

Die Beschwerdegegnerin hat vor Verwaltungsgericht eingeräumt, dass sich einige der im Verkehrsgutachten berücksichtigten Unfälle an der Grenze oder gar ausserhalb des umstrittenen Teilperimeters ereignet haben. Letzterer sei nicht deckungsgleich mit dem ursprünglich untersuchten Strassenabschnitt. Auch besage das Verkehrsgutachten lediglich, dass die umstrittene Temporeduktion aufgrund des vorhandenen Querungsbedürfnisses aus verkehrlicher Sicht bedingt geeignet sei. Es gehe nicht primär darum, das Querungsbedürfnis zu unterstützen. Hierbei ist die Darstellung der Beschwerdeführer unwidersprochen geblieben, dass lediglich ein einziger bisheriger Unfall für die streitbetroffene Strassenstrecke von Bedeutung ist. Trotz dieser Relativierungen sprechen im Ergebnis weiterhin eine Mehrheit von Beurteilungskriterien der Checkliste für eine Eignung dieses Strassenstücks zur umstrittenen Temporeduktion. So wurde für den Teilabschnitt zwischen dem Bahnübergang bis zum Knoten Bergstrasse/Alte Landstrasse 1 die Übersichtlichkeit zwar nicht als vermindert bewertet, eine Temporeduktion aber insbesondere wegen des hohen Öffentlichkeitsgrads der Nutzungen im Zentrumsgebiet befürwortet. Beim anschliessenden Teilabschnitt bis zur Liegenschaft Bergstrasse 78 rührte die entsprechende Empfehlung aus der verminderten Übersichtlichkeit wegen des kurvigen Streckenverlaufs und der nahe der Strasse liegenden Mauern und Häuser her. Den Beschwerdeführern kann nicht gefolgt werden, wenn sie diese Sicherheitsdefizite zu bagatellisieren versuchen, indem sie namentlich auf die tiefe Unfallzahl hinweisen. Vielmehr ist es aufgrund der Akten genügend nachvollziehbar, dass die umstrittene Temporeduktion bei diesem Teilabschnitt mit engen Kurven eine gebotene Verbesserung der Verkehrssicherheit darstellt. Diese Bewertung erscheint umso mehr begründet, weil gutachterlich eine erhebliche Zunahme der Fahrtenzahlen gegenüber dem heutigen Zustand angenommen wurde (vgl. oben E. 2.4.3). Ausserdem durfte aus dem bisherigen, relativ tiefen Geschwindigkeitsniveau und der schmal wirkenden Fahrbahnbreite in haltbarer

Weise der Schluss gezogen werden, dass bei der fraglichen Temporeduktion bereits mit einer geeigneten Signalisation eine gute Wirkung zur Behebung der Sicherheitsdefizite zu erwarten sei. Insgesamt hat das Verkehrsgutachten die Notwendigkeit der Temporeduktion für die betroffenen Teilabschnitte differenziert bewertet; dabei hat es sich in ausreichender und nachvollziehbarer Weise zu Aspekten der Verkehrssicherheit im Sinn von Art. 108 Abs. 2 lit. a SSV geäußert.

E. 5.5.3

Bezüglich des geltend gemachten Ausweichverkehrs über die Saurenbachstrasse ist zu beachten, dass der Knoten Bergstrasse/Glärnischstrasse/Saurenbachstrasse viel weiter entfernt vom Bahnübergang liegt als die ebenfalls schon erwähnten Knoten Bergstrasse/Alte Landstrasse 1 und Bergstrasse/Alte Landstrasse 2. Weicht der Verkehr dort über die Alte Landstrasse aus, müssen ebenfalls keine Wartezeiten wegen geschlossener Barrieren in Kauf genommen werden. Nach Westen hin (beim soeben genannten Knoten 1) lassen sich die Bahngleise mittels Alter Landstrasse und anschliessend Kugelgasse unterqueren. Nach Osten hin (beim soeben genannten Knoten 2) kreuzt die Alte Landstrasse die Saurenbachstrasse und ist eine Überquerung der Bahngleise auf dieser Strasse möglich. Die beiden Knoten der Bergstrasse mit der Alten Landstrasse befinden sich mitten im streitbetroffenen Teilperimeter. Die Alte Landstrasse ist zu einem Grossteil mit Tempo-30 signalisiert und verkehrsberuhigt ausgestaltet. Aus den Akten lässt sich entnehmen, dass schon bisher ein gewisser Ausweichverkehr auch über die Alte Landstrasse besteht. Es ist nicht erkennbar und wird von den Beschwerdeführern auch nicht konkret dargelegt, weshalb die umstrittene Temporeduktion bei diesen beiden Kreuzungen mit der Alten Landstrasse zu einer relevanten Verkehrsverlagerung führen soll.

E. 5.5.4

Von einem Ausweichverkehr wegen des Bahnübergangs ist ebenfalls bei der Abzweigung der Saurenbachstrasse von der Bergstrasse auszugehen (vgl. oben E. 2.3.3). Mit dieser Alternativroute kann der Bahnübergang sozusagen grossräumig umfahren werden. Die Saurenbachstrasse ist vom Knoten mit der Bergstrasse her jedoch nicht nur als Einbahnstrasse talwärts, sondern ebenfalls mit Tempo-30 signalisiert und verkehrsberuhigt ausgestaltet. Auf der Saurenbachstrasse muss eine deutlich längere Strecke mit Höchstgeschwindigkeit 30 km/h zurückgelegt werden, als es bei den rund 250 m des umstrittenen Teilabschnitts auf der Bergstrasse der Fall ist. Die fragliche Temporeduktion ändert nichts daran, dass die geschlossenen Barrieren weiterhin über die viel näher am Bahnübergang vorbeiführende Alte Landstrasse umfahren werden können. Vor diesem Hintergrund ist es nachvollziehbar, dass Ausweichverkehrsströme infolge der umstrittenen Temporeduktion im Bereich der Wohnliegenschaft des Beschwerdeführers 1 (ab der Bergstrasse) im Verkehrsgutachten als vernachlässigbar eingeschätzt worden sind.

E. 5.5.5

Demzufolge ist es nicht zu beanstanden, dass die Behörden keine erhebliche Verkehrsverlagerung, namentlich bezüglich der Saurenbachstrasse ab der Bergstrasse, wegen der umstrittenen Temporeduktion befürchten. Die Einwände gegen das Verkehrsgutachten, die sich auf Fragen des Ausweichverkehrs beziehen, sind unbegründet.

E. 5.6

Zusammengefasst ist der Vorwurf einer unzulänglichen Lärmüberprüfung und Verkehrsbegutachtung nicht geeignet, ernsthafte Zweifel an den in dieser Hinsicht

getroffenen Annahmen und Schlussfolgerungen zu wecken. Vielmehr sind das Verkehrsgutachten und das vorerwähnte Dokument Interessenabwägung ■ auch unter Einbezug der Lärmüberprüfung ■ als vollständig und schlüssig zu beurteilen, sodass keine triftigen Gründe ersichtlich sind, um davon abzuweichen. Auch wenn die entsprechenden Gutachten von der Baudirektion für die Trägerschaft des Strassenprojekts eingeholt worden sind, dürfen sie dem Entscheid für den Sachverhalt zugrunde gelegt werden, falls die zuständige Behörde bzw. das zuständige Gericht ■ wie vorliegend ■ zur Überzeugung gelangt, dass die darin enthaltenen Ausführungen (mit den oben dargelegten Präzisierungen) zutreffen (vgl. BGr, 23. Oktober 2025, 1C_57/2024, E. 5.4.2 mit Hinweisen). Den Einwänden, die sich gegen die Qualität und Objektivität dieser Begutachtungen richten, ist kein Erfolg beschieden. Das Begehren um eine ergänzende Begutachtung ist unbegründet.

E. 6

Im Folgenden ist gestützt auf den rechtsgenügend erstellten Sachverhalt die Verhältnismässigkeit der umstrittenen funktionellen Verkehrsanordnung zu überprüfen. Die Verhältnismässigkeit erfordert, dass die Massnahme im Rahmen einer Gesamtbetrachtung geeignet, erforderlich und zumutbar ist.

E. 6.1

Aus der angefochtenen Verkehrsanordnung geht hervor, dass die 30er-Signalisation mit der Zusatztafel "Lärmschutz" ergänzt werden soll. Die Verkehrsmassnahme lässt sich jedoch nicht anders verstehen, als dass im Sinn des genannten Dokuments Interessenabwägung die Temporeduktion nicht nur aus Gründen des Lärmschutzes, sondern auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit angeordnet worden ist. Entsprechend ist im Ergebnis in zulässiger Weise eine Ausrichtung auf Lärmschutz und Sicherheitsaspekte, d. h. gleichzeitig auf mehrere Ziele, erfolgt (vgl. BGE 150 II 444 E. 6.4 und 7.2). Für die Eignung zur Lärmsanierung genügt es, wenn die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit (zusammen mit dem lärmarmen Belag Typ SDA8) eine spürbare Lärmsenkung bewirken kann. Im Verkehrsgutachten wurde der umstrittenen Temporeduktion in nachvollziehbarer Weise eine gute Wirkung zur Behebung der Sicherheitsdefizite bzw. zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zugebilligt (vgl. oben E. 5.5.2). Die Eignung lässt sich auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit bejahen.

E. 6.2

Im Hinblick auf die Erforderlichkeit trifft es zwar zu, dass keine Rechtspflicht zum Widerruf bisheriger Erleichterungen im Rahmen der vorliegenden lärmbezogenen Nachsanierung nach Art. 16 Abs. 1 USG besteht (vgl. oben E. 3.2.3 und 3.2.4). Weiter ist mit den Beschwerdeführern anzunehmen, dass im Bereich des streitbetreffenen Teilperimeters nur bei fünf Wohngebäuden die Immissionsgrenzwerte bisher überschritten worden sind und diese von deren Einhaltung profitieren. Wie dargelegt, gilt es aber zu beachten, dass der Einbau eines besonders lärmarmen Strassenbelags vom Typ SDA4 dort aus sachlichen Gründen ausscheidet (oben E. 5.4.2). Es ist nicht ersichtlich, wie die Immissionsgrenzwerte bei den betroffenen Liegenschaften ohne die umstrittene Temporeduktion eingehalten werden könnten, zumal auch Lärmschutzwände ausser Betracht fallen. Hinzu kommt der Aspekt der Verkehrssicherheit bei diesem Teilabschnitt. Insoweit erscheint die Notwendigkeit von Tempo 30 angesichts der im Verkehrsgutachten identifizierten Sicherheitsdefizite ausgewiesen (vgl. oben E. 5.5.2). Insgesamt kann sich die

angefochtene Verkehrsordnung auf Art. 108 Abs. 2 lit. a und lit. d SSV stützen.

E. 6.3

Bei der Prüfung der Zumutbarkeit sind die Vorteile und die Nachteile der umstrittenen Temporeduktion gegeneinander abzuwägen. Wie aus dem Lärmgutachten erhellt, lässt sich mit der Einführung von Tempo 30 eine deutlich wahrnehmbare Reduktion des Strassenlärms erreichen. Von den fünf Gebäuden, die von der Lärmsenkung zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte profitieren, befinden sich zwei in einer Bauzone, die der ES III zugeordnet ist (vgl. oben E. 5.2 und 6.2). Bei der ES III mit den höher angesetzten Immissionsgrenzwerten ist die Toleranz für deren Überschreitung durch Strassenlärm im Hinblick auf Wohnnutzungen, im Vergleich zu jenen der ES II, grundsätzlich geringer (vgl. BGr, 6. Dezember 2021, 1C_275/2020, E. 2.4.2). Die Vorinstanz durfte daher von einem erhöhten und gewichtigen öffentlichen Interesse an einer Strassenlärmsanierung zur Einhaltung von Immissionsgrenzwerten der ES III ausgehen. Es muss allerdings nicht abschliessend beurteilt werden, ob nur schon die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte bei den wenigen betroffenen Liegenschaften im Ortszentrum im Rahmen der vorliegenden Nachsanierung nach Art. 16 Abs. 1 USG als überwiegendes Interesse zur Rechtfertigung der umstrittenen Massnahme anzuerkennen ist. Vielmehr verstärken beim fraglichen Strassenabschnitt triftige Gründe der Verkehrssicherheit nochmals das Gewicht der Interessen an dieser Massnahme. Es ist nicht ersichtlich, dass unter Einbezug der mit Tempo 30 erzielten Vorteile für die Verkehrssicherheit gesamthaft eine Verminderung der Leistungsfähigkeit der Bergstrasse als verkehrsorientierte Strasse resultiert. Die geringfügige Fahrzeitverlängerung erweist sich als hinnehmbar. Ausserdem durfte ein allfälliger Ausweichverkehr wegen dieser Geschwindigkeitsbeschränkung, insbesondere bei der für den Beschwerdeführer 1 erheblichen Abzweigung der Saurenbachstrasse von der Bergstrasse, als vernachlässigbar bewertet werden (oben E. 5.5). Die Beschwerdeführer weisen zwar auf die Empfindlichkeit der vorhandenen Nutzungen an der Saurenbachstrasse im Hinblick auf die Verkehrssicherheit bei dieser Nebenstrasse hin. Sie zeigen aber keine konkreten Anhaltspunkte auf, inwiefern das diesbezügliche Sicherheitsniveau bisher mangelhaft gewesen sein soll. Es ist deshalb nicht stichhaltig, wenn sie die Erhaltung der Verkehrssicherheit auf der Saurenbachstrasse ins Feld führen, um eine Einführung von Tempo 30 auf der Bergstrasse abzuwenden. Bei einer gesamthaften Abwägung der Interessen ist es nicht zu beanstanden, wenn den Interessen der Lärmreduktion und der Verbesserung der Verkehrssicherheit zusammen der Vorrang zugunsten der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h eingeräumt worden ist. Demzufolge hält der angefochtene Entscheid der gebotenen Rechts- und Ermessensüberprüfung im Ergebnis stand.

E. 7

Nach dem Gesagten ist die Beschwerde abzuweisen. Ausgangsgemäss sind die Kosten des Beschwerdeverfahrens den Beschwerdeführern aufzuerlegen (§ 65a Abs. 2 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG). Sie haften solidarisch für die Kosten (§ 14 VRG). Eine Parteientschädigung steht ihnen mangels Obsiegens nicht zu (§ 17 Abs. 2 VRG).

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