

# ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2016.00338 vom 21. Dezember 2016

ZH Verwaltungsgericht, 2016-12-21, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_verwaltungsgericht\\_\\_VB.2016.00338](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2016.00338)

FR: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2016.00338 du 21 décembre 2016

IT: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2016.00338 del 21 dicembre 2016

## Regeste

Verkehrsordnung | Verkehrsordnung: Neue Tempo-30-Zonen Beschwerdelegitimation von Anwohnern, Pendlern und Verbänden, insb. sog. egoistische Verbandsbeschwerde. Es ist davon auszugehen, dass eine genügend grosse Zahl von Mitgliedern der Beschwerdeführer 1 und 2 die mit der umstrittenen Beschränkung belegten Strassen mehr oder weniger regelmässig benutzt und zur Beschwerde berechtigt wäre, weshalb auf die Beschwerde einzutreten ist (E. 1.2). Rechtsgrundlagen zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit. Temporeduktionen sind grundsätzlich zweckmässige Lärmsanierungsmöglichkeiten (E. 2 und 3.1 f.). Weder das Bundesgericht noch die VO Tempo-30-Zonen verlangen ein verwaltungsunabhängiges Gutachten. Die Gutachten enthalten alle für die Ermittlung des Sanierungsbedarfs notwendigen Informationen und sind schlüssig. Die Einholung von weiteren Gutachten ist daher nicht geboten (E. 3.3-3.6). Dass die Grenzwerte in den fraglichen Strassenabschnitten überschritten werden, wird nicht substantiiert. Gestützt auf die Berechnungen in den Akten ist vielmehr davon auszugehen, dass auf allen strittigen Streckenabschnitten die Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Der Verweis auf die Vorbringen im Rahmen des Rekursverfahrens genügt nicht (E. 3.7). Die Verkehrsordnung erweist sich nicht als unverhältnismässig, da die Geschwindigkeitsreduktion nicht zu einem vermehrten Einsatz des Wechselklanghorns bei Blaulichtfahrten führt, kein Verlagerungseffekt zu erwarten ist und die Leistungsfähigkeit der betreffenden Strassen durch Tempo 30 nicht beeinträchtigt wird (E. 3.8). Abweisung der Beschwerde.

## Erwägungen

### E. 3

Abteilung VB.2016.00338 Urteil der 3. Kammer vom 21. Dezember 2016 Mitwirkend: Abteilungspräsident Rudolf Bodmer (Vorsitz), Verwaltungsrichterin Tamara Nüssle, Verwaltungsrichterin Silvia Hunziker, Gerichtsschreiberin Rahel Zehnder. In Sachen 1. Verein A, 2. Verein B, 3. C, 4. D, 5. E, alle vertreten durch RA F, Beschwerdeführende, gegen Stadtrat von Zürich, Beschwerdegegner, betreffend Verkehrsordnung, hat sich ergeben: I. A. Mit Verfügung vom 22. August 2013, publiziert im Amtsblatt der Stadt Zürich vom 28. August 2013, hat der Vorsteher des Polizeidepartements der Stadt Zürich Verkehrsvorschriften betreffend diverse Strassen in verschiedenen Stadtkreisen erlassen: ... B. Gegen diese Verfügung erhoben u. a. der Verein A, der Verein B, Dr. C, D und Dr. med. E Einsprache beim Stadtrat, welcher diese am 19. November 2014 abwies. II. Am 5. Januar 2015 erhoben der Verein A, der Verein B, Dr. C, D und Dr. med. E hiergegen Rekurs beim Statthalteramt Bezirk Zürich. Am 3. Mai 2016 wies der Statthalter den Rekurs ab. III. Am 10. Juni 2016 beantragten der Verein A,

der Verein B, Dr. C, D und Dr. med. E dem Verwaltungsgericht mit Beschwerde, die Verfügung des Polizeivorstands der Stadt Zürich vom 22. August 2013 sei ersatzlos aufzuheben, als damit Strassen oder Strassenstücke neu in Tempo-30-Zonen einbezogen bzw. auf Strassen ausserhalb bestehender Tempo-30-Zonen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet werde. Bei den hier betroffenen Verkehrswegen, für die weiterhin Tempo 50 gelten soll, handle es sich namentlich um die folgenden Strassen und Strassenstücke im Kreis 2: G-Strasse und H-Strasse (Teilstück I- bis G-Strasse), I-Strasse (Teilstück K- bis L-Strasse) und M-Strasse (Teilstück I- bis N-Strasse), O-Strasse (Teilstück I-Strasse bis P-Strasse) und Q-Strasse (Teilstück K- bis M-Strasse), L-Strasse (Teilstück R- bis T-Strasse), R-Strasse (Teilstück S- bis L-Strasse), U-Strasse (Teilstück L- bis V-Strasse) und T-Strasse (Teilstück Platz W bis X-Strasse). Eventuell sei durch das Verwaltungsgericht ein unabhängiges Gutachten einzuholen. Subeventuell sei der angefochtene Rekursentscheid des Statthalters aufzuheben und die Sache zur Einholung eines Gutachtens und zu neuer Entscheidung an den Statthalter zurückzuweisen. Sie verlangten sodann, dass die Kosten des Gerichtsverfahrens dem Beschwerdegegner aufzuerlegen und ihnen eine Entschädigung zuzusprechen sei. Mit Beschwerdeantwort vom 7. Juli 2016 beantragte die Stadt Zürich, vertreten durch das Polizeidepartement, die Abweisung der Beschwerde unter Kosten- und Entschädigungsfolge zulasten der Beschwerdeführenden. Am 23. September 2016 reichten die Beschwerdeführenden ihre Replik ein. Am 6. Oktober 2016 antwortete der Stadtrat mit Beschwerdeduplik. Am 10. November 2016 reichten die Beschwerdeführenden eine weitere Stellungnahme ein. Am 18. November 2016 verzichtete der Stadtrat explizit auf eine weitere Äusserung. Die Kammer erwägt:

1. 1.1 Das Verwaltungsgericht ist zur Behandlung der vorliegenden Beschwerde gemäss § 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 19 Abs. 1 lit. a des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG) sachlich und funktionell zuständig.
- 1.2 Zur Beschwerde ist berechtigt, wer durch die Anordnung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (§ 49 in Verbindung mit § 21 Abs. 1 VRG).
  - 1.2.1 In Zusammenhang mit lokalen Verkehrsanordnungen auf Strassen (gemäss Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 [SVG]) steht die Beschwerdebefugnis nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung allen Verkehrsteilnehmern zu, welche die mit einer Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger regelmässig benützen, wie das bei Anwohnern oder Pendlern der Fall ist, während bloss gelegentliches Befahren der Strasse nicht genügt (BGE 136 II 539 E. 1.1 S. 542 f. mit Hinweisen).
  - 1.2.2 Die Beschwerdeführenden 3 und 4 sind als Anwohner im Kreis 2 vorliegend zur Erhebung der Beschwerde betreffend die Anordnung der Tempo-30-Zonen legitimiert. Der Beschwerdeführer 5 wohnt an der Y-Strasse (Kreis 7) und betreibt an der Z-Strasse eine Arztpraxis. Sodann ist er Belegarzt an den Kliniken ZX, XX, YY sowie der Klinik ZY. Er ist damit als Pendler besonders betroffen und zur Erhebung der Beschwerde betreffend Anordnung der Tempo-30-Zonen im Kreis 2 legitimiert (§ 49 in Verbindung mit § 21 Abs. 1 VRG; Martin Bertschi in: Alain Griffel [Hrsg.], Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich [VRG], 3. A., Zürich etc. 2014 [Kommentar VRG], § 21 N. 48 f.).
  - 1.2.3 Die Beschwerdeführer 1 und 2 berufen sich als Verbände auf die Interessen ihrer Mitglieder. Praxisgemäss kann ein Verband, der als juristische Person konstituiert ist, die Interessen der Mehrheit oder einer Grosszahl seiner Mitglieder mit Beschwerde geltend machen, soweit deren Wahrung zu seinen statutarischen Aufgaben gehört und die einzelnen Mitglieder ihrerseits beschwerdebefugt wären (sog. egoistische Verbandsbeschwerde; BGE 131 I 198 E. 2.1 S. 200 mit Hinweisen; Martin

Bertschi, Kommentar VRG, § 21 N. 93 ff.). Verlangt wird ein enger, unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem statutarischen Vereinszweck und dem Sachgebiet, in welchem die fragliche Anordnung erlassen worden ist (BGE 136 II 539 E. 1.1 S. 542 f. mit Hinweis; BGr, 10. Dezember 2012, 1C\_160/2012, E. 1.1 [nicht publiziert in BGE 139 II 145]). Die Beschwerdeführer 1 und 2 bezwecken beide gemäss ihren Statuten die Wahrung der Rechte und Interessen ihrer Mitglieder im Strassenverkehr bzw. fördern den Individualverkehr. Beim Beschwerdeführer 1 wohnen gemäss seinen Angaben 40'000 von 220'000 Mitgliedern in der Stadt Zürich, beim Beschwerdeführer 2 sollen es 4'500 von 20'000 Mitgliedern sein, die in der Stadt Zürich Wohnsitz haben. Was die Beschwerdebefugnis der einzelnen Mitglieder anbelangt, steht sie – wie oben angeführt – allen Verkehrsteilnehmern zu, welche die mit einer Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger regelmässig benützen, wie das bei Anwohnern oder Pendlern der Fall ist. Die Beschwerdeführer 1 und 2 machen diesbezüglich geltend, eine grosse Zahl von Mitgliedern ihres Vereins sei von den angeordneten funktionellen Verkehrsbeschränkungen betroffen. Es kann davon ausgegangen werden, dass eine genügend grosse Zahl von Mitgliedern der Beschwerdeführer 1 und 2 die mit der umstrittenen Beschränkung belegten diversen Strassen im Kreis 2 mehr oder weniger regelmässig benutzt und zur Beschwerde berechtigt wäre. Die Legitimation der Beschwerdeführer 1 und 2 ist damit gegeben und auf die Beschwerde ist einzutreten. 2. Bei den vorliegend im Streit liegenden Strassenabschnitten handelt es sich um bestehende ortsfeste Anlagen im Sinn von Art. 7 Abs. 7 des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (USG) und Art. 2 Abs. 1 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV). Führen deren Betrieb und Nutzung zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte, müssen sie saniert werden (Art. 16 Abs. 1 USG; Art. 13 Abs. 1 LSV). Nach Art. 13 Abs. 2 LSV und Art. 11 Abs. 2 USG müssen diese Anlagen so weit saniert werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Das Ziel der Sanierung besteht in der Beseitigung bzw. Verringerung übermässiger Immissionen. Grundsätzlich sind Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen durch Massnahmen an der Quelle zu begrenzen (vgl. Regula Hunger, Die Sanierungspflicht im Umweltschutz- und im Gewässerschutzgesetz, Diss. Zürich 2010, S. 55 ff.). Als Sanierungsmassnahme hat der Stadtrat eine Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h angeordnet.

### **E. 3.1**

Nach Art. 32 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG) beschränkt der Bundesrat die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften ist mit Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV) vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt worden. In Art. 108 Abs. 5 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV) werden für jede Strassenkategorie die zulässigen abweichenden Höchstgeschwindigkeiten genannt. Innerorts ist nach Art. 108 Abs. 5 lit. d SSV Tempo 30 möglich, auch Tempo-30-Zonen sind zulässig (Art. 108 Abs. 5 lit. e SSV). Einzelheiten zu den Anforderungen hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in der Verordnung vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen geregelt. 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 auf

Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert (lit. c) oder es kann eine im Sinn der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden (lit. d). Einschränkend sieht Art. 32 Abs. 3 SVG vor, dass die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden darf. Art. 108 Abs. 4 SSV nimmt darauf Bezug und präzisiert, dass vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt wird, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.

### **E. 3.2**

Solche funktionellen Verkehrsanordnungen zur Gestaltung des Strassenraums liegen an der Schnittstelle zwischen bundesrechtlicher Verkehrsregelungskompetenz und kantonaler Strassen(bau)hoheit (vgl. auch zum Folgenden BGr, 22. Dezember 2008, 1C\_276/2008, E. 2.1.2 mit Hinweisen). Dass das SVG und seine Ausführungserlasse die Kantone bzw. – bei entsprechender Kompetenzübertragung nach Art. 3 Abs. 2 Satz 2 SVG – die Gemeinden zur Anordnung solcher spezifischer Massnahmen zum Schutz von Quartierbewohnern, anderen Betroffenen oder Umweltinteressen nach Art. 108 Abs. 2 SSV und Art. 3 und 5 VO Tempo-30-Zonen in Verbindung mit Art. 3 Abs. 4 SVG ermächtigen, führt entgegen der Auffassung der Beschwerdeführenden nicht dazu, dass die generelle Höchstgeschwindigkeit innerorts ausgehebelt wird. Hingegen vergrössert dieses bundesrechtliche Instrumentarium die Möglichkeiten der kantonalen bzw. kommunalen Behörden, aus eigener Initiative zur Wahrung der in Art. 3 Abs. 4 SVG und Art. 108 Abs. 2 SSV genannten öffentlichen Interessen Massnahmen zu treffen. In allen Fällen sind dabei aber die strengen Anforderungen an den Nachweis der Notwendigkeit, Zweck- und Verhältnismässigkeit solcher Massnahmen gemäss Art. 108 Abs. 2, 4 und 5 SSV und Art. 3 und 5 der VO Tempo-30-Zonen in Verbindung mit Art. 32 Abs. 3 SVG einzuhalten. Dieser Nachweis muss – wie erwähnt – durch ein Gutachten erbracht werden. Art. 3 der VO Tempo-30-Zonen nennt in lit. a–g Anforderungen an dieses Gutachten. Nach lit. g dieser Bestimmung muss das Gutachten insbesondere eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen enthalten, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen. In diesem Rahmen lassen sich Abweichungen von kantonalen strassenrechtlichen Vorschriften auf Bundesrecht stützen. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, ist die Herabsetzung der Geschwindigkeit gesetzeskonform. Es sind darüber hinaus keine besonderen örtlichen Verhältnisse – wie sie die Beschwerdeführenden fordern – notwendig, damit eine Tempo-30-Zone angeordnet werden kann. Dass Temporeduktionen grundsätzlich zweckmässige Lärmsanierungsmöglichkeiten sind, ergibt sich damit bereits aus dem Bundesrecht. Es besteht deshalb vorliegend kein Anlass, darüber Beweis zu führen, ob Geschwindigkeitsreduktionen grundsätzlich zu Lärmsanierungen taugen.

### **E. 3.3**

Die Beschwerdeführenden bemängeln, dass kein verwaltungsunabhängiges Gutachten vorliege. Die beauftragten Beamten seien nicht unabhängig und hätten nur die Begründung zur bereits feststehenden politischen Strategie des Stadtrats geliefert. Sodann sei die Temporeduktion weder notwendig, noch zweck- und verhältnismässig.

### **E. 3.4**

Es ist daher im Folgenden zu prüfen, ob die Gutachten und die weiteren Erhebungen der Stadt Zürich im Hinblick auf den Zweck der Lärmsanierung den Anforderungen genügen. Dabei ist zu beachten, dass das Verwaltungsgericht zwar mit freier Kognition prüft, seine Prüfung jedoch auf Rechtskontrolle beschränkt ist (§ 50 VRG). Verkehrsanordnungen der hier infrage stehenden Art sind zudem regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Die kommunalen Behörden besitzen dabei einen erheblichen Gestaltungsspielraum (vgl. VGr, 9. April 2015, VB.2014.00510).

### **E. 3.5**

Vorliegend geht es um die Installierung von Tempo-30-Zonen. Art. 3 der VO Tempo-30-Zonen umschreibt den Inhalt des zu erstellenden Gutachtens näher, wobei der Inhalt und der Umfang des Gutachtens auch vom Zweck der Geschwindigkeitsbeschränkung und den örtlichen Gegebenheiten abhängen. Danach handelt es sich nicht um ein unabhängiges Sachverständigengutachten, sondern um einen Kurzbericht (VGr, 9. April 2015, VB.2014.00510, E. 5). Auch vom Bundesgericht wird kein verwaltungsunabhängiges Gutachten verlangt; es lässt regelmässig Untersuchungsberichte und Gutachten von Verwaltungsstellen zu (vgl. BGr, 9. Dezember 2011, 1C\_370/2011, E. 2.6; BGE 136 II 539 E. 3.2). Der Kurzbericht muss gemäss Art. 3 der VO Tempo-30-Zonen namentlich folgende Punkte umfassen: 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 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 V50 und 85-Prozent-Geschwindigkeit V85, 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); eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen (lit. g). Im Grundsatz sind Tempo-30-Zonen nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig (Art. 2a Abs. 5 SSV). Umfangreiche Untersuchungen können beispielsweise bei verkehrsreichen Kantonsstrassen nötig sein. Bei Nebenstrassen ist ein weniger strenger Massstab anzulegen als bei einer Temporeduktion auf einer Haupt- oder Durchgangsstrasse (BGE 136 II 145 E. 5). Das geforderte Gutachten ist zudem nicht isoliert zu betrachten. Zur Ergänzung und Konkretisierung der im Gutachten enthaltenen Informationen kann auch auf andere Erhebungen zurückgegriffen werden. Entscheidend ist, dass die zuständige Behörde die erforderlichen Informationen besitzt, um zu beurteilen, ob eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt ist und ob die Massnahme zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 108 Abs. 4 SSV; vgl. zum Ganzen BGE 136 II 539 E. 3.2).

### **E. 3.6**

Gemäss Art. 17 Abs. 4 LSV besteht die Pflicht, Strassen bis am 31. März 2018 lärmzusanieren. In der Stadt Zürich sind gemäss Beschwerdegegner 230 Strassenkilometer betroffen. Er hat deshalb ein Lärmsanierungskonzept aufgestellt. Das städtische Konzept Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion vom 30. Mai 2012 beruht auf den Ergebnissen des im Jahre 2009 durchgeführten Pilotversuchs an der G-Strasse im Kreis 2,

dem akustischen Bericht mit Erleichterungsanträgen im Kreis 2 vom 15. Oktober 2011 sowie auf weiteren bereits vorhandenen Daten und Studien (Strassenlärmkataster, Leitfaden Strassenlärm des Bundesamts für Umwelt und des Bundesamts für Strassen, Vollzugsdatenbank Strassenlärmsanierung, bisherige Strassenlärmsanierung in der Stadt Zürich, Kostenschätzungen der Lärmsanierungsmassnahmen, Lärmbelastungswerte und Anzahl betroffene Personen, Strassenhierarchie und Verkehrsfunktion der Strasse, Simulationen und Erhebungen betreffend die Verlustzeiten des öffentlichen Verkehrs, Einbettung in bestehende Tempo-30-Zonen). Es diene zwar als Grundlage und Vorbereitung für die umstrittenen Lärmsanierungsprojekte und die entsprechenden Lärm- und Verkehrsgutachten, der Stadtrat hat damit aber erst allgemeine Grundsätze für die gesetzlich vorgeschriebene Lärmsanierung definiert. Da noch keine Entscheide über die konkreten Streckenabschnitte getroffen wurden, ist dieses Vorgehen nicht zu beanstanden. Die vorliegenden Gutachten wurden vom zuständigen Projektleiter der Dienstabteilung Verkehr unter Einbezug der diversen anderen Fachleute der Stadtverwaltung (Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich, Tiefbauamt und VBZ) erarbeitet und per 31. Juli 2013 abgeschlossen. Sie basieren auf den konkreten örtlichen Lärmbelastungen mit den Immissionsgrenzwertüberschreitungen gemäss Lärmbelastungskataster, der Unfallstatistik, der richtplanerischen Einordnung und Klassierung der Strasse, dem Ausbaustandard der Strasse, den Auswertungen der vor Ort vorgenommenen Geschwindigkeitsmessungen und Fahrzeugfrequenzen unter Einbezug des öffentlichen Verkehrs. Sodann ergeben sich aus den Gutachten die raumplanungsrechtlichen Nutzungen in den von den Lärmeinwirkungen betroffenen Gebieten sowie, welchen Lärmempfindlichkeitsstufen diese Grundstücke zugeteilt sind. Die notwendigen Verkehrsmessungen und die Analyse der Lärmsituation für die einzelnen Nutzungen liegen vor. Von einer pauschalen Anordnung von Tempo-30-Zonen ohne Prüfung der konkreten Situation auf den einzelnen Streckenabschnitten kann demnach keine Rede sein. Die Gutachten enthalten alle für die Ermittlung des Sanierungsbedarfs notwendigen Informationen (vgl. Beatrice Wagner Pfeifer, Umweltrecht I, 3. A., Zürich 2009, S. 174 ff.) und sind schlüssig. Sie entsprechen damit den Anforderungen von Art. 3 VO Tempo-30-Zonen. Zumal es sich vorliegend nicht um verkehrsreiche Hauptstrassenabschnitte handelt. Die Einholung von weiteren Gutachten ist daher nicht geboten.

### **E. 3.7**

Die Beschwerdeführenden bestreiten, dass die Grenzwerte in den fraglichen Strassenabschnitten überschritten werden. Da keine Lärmmessungen, sondern lediglich Berechnungen vorliegen würden, sei nicht bewiesen, dass die Immissionsgrenzwerte tatsächlich überschritten seien und überhaupt eine Sanierungspflicht bestehe. Gemäss Art. 38 LSV in Verbindung mit Anhang 2 der LSV können Lärmimmissionen sowohl durch Berechnungen als auch durch Messungen ermittelt werden. Die beiden Methoden gelten als gleichwertig, keiner der beiden Methoden kommt Vorrang zu. Der Verzicht auf Messungen erweist sich damit nicht als rechtswidrig. Dass die Berechnungen nicht zutreffen bzw. dass das von der EMPA entwickelte und schweizweit verwendete Berechnungsmodell StL-86+ keine zuverlässigen Ergebnisse liefere, bringen die Beschwerdeführenden vor Verwaltungsgericht nicht mehr vor. Es liegen auch keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Berechnungen nicht korrekt durchgeführt worden wären, zumal auch die Beschwerdeführenden keine Angaben machen, welche Werte auf welchen Strassenabschnitten konkret zu beanstanden seien. Sie substantiieren ihre pauschalen Rügen im Beschwerdeverfahren nicht. Die Beschwerdeführenden vermögen deshalb nicht

darzutun, dass die Gutachten auf falschen Sachverhaltsannahmen beruhen. Es ist damit gestützt auf die Berechnungen in den Akten festzustellen, dass auf allen strittigen Streckenabschnitten die Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Sind die Grenzwerte überschritten, besteht gemäss Art. 16 Abs. 1 USG und Art. 13 Abs. 1 LSV eine Sanierungspflicht. Damit liegen die gesetzlichen Voraussetzungen für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nach Art. 108 Abs. 1 und 2 lit. d SSV vor. Da die geplanten Massnahmen gemäss den rechtsgenügenden Gutachten zu wahrnehmbaren Lärmreduktionen führen, erweisen sie sich als im Sinn von Art. 13 Abs. 2 LSV und Art. 11 Abs. 2 USG zweckmässig, wonach eine Sanierung mindestens eine Senkung der Immissionsgrenzwerte bewirken muss. Die Beschwerdeführenden machen auch nicht geltend, auf welchen Strassenabschnitten und weshalb die Anordnung nicht zweckmässig wäre. Ihre Vorbringen sind im Beschwerdeverfahren nur allgemein gehalten. Allerdings verwiesen sie in der Beschwerdeschrift auf ihre Vorbringen im Rahmen des Rekursverfahrens. Damit erklärten sie mindestens sinngemäss die dortigen Ausführungen zum integrierenden Bestandteil der Beschwerdeschrift. Weicht der Rekursentscheid von der erstinstanzlichen Verfügung ab oder gelangte die Rekursinstanz zwar zum gleichen Ergebnis, aber mit anderer Begründung, so genügt es nicht, in der Beschwerdeschrift bloss auf frühere Eingaben zu verweisen und diese zum integrierenden Bestandteil der Beschwerde zu erklären (vgl. dazu VGr, 4. Mai 2011, VB.2010.00707, E. 1.2; Alain Griffel, Kommentar VRG, § 54 N. 1). Vorliegend beschränkte sich der angefochtene Entscheid des Statthalters vom 3. Mai 2016 nach seitenlanger Wiedergabe der Parteistandpunkte im Wesentlichen darauf, auf die Ausführungen des Beschwerdegegners im Rekursverfahren zu verweisen, wobei er gewisse Umstände seinerseits noch hervorhob. Die Rekursantwort des Beschwerdegegners ist aber nicht identisch mit seinem Auszug aus dem Protokoll vom 19. November 2014, sondern geht vielmehr auf die einzelnen Vorbringen der Beschwerdeführenden in der Rekurschrift ein. So wird im Stadtratsentscheid vom 19. November 2014 beispielsweise auf die beanstandeten Gutachten nur soweit eingegangen, als diese mittlerweile aktenkundig seien, während in der Rekursantwort des Beschwerdegegners ausführlich auf die Frage eingegangen wird, ob die im Recht liegenden Gutachten als solche genügen. Ausserdem wird darin auf die Beanstandungen der Beschwerdeführenden im Rekursverfahren mit Bezug auf einzelne Strassen eingegangen, während der ursprüngliche Entscheid vom 19. November 2014 nur mit Bezug auf die Überschreitung der Grenzwerte oder in Zusammenhang mit der Verkehrsrichtplanung einzelne Strassen beurteilt. Damit weicht aber der Rekursentscheid von der erstinstanzlichen Verfügung in verschiedener Hinsicht deutlich ab, weshalb der blosser Verweis der Beschwerdeführenden auf die Vorbringen in der Rekurschrift nicht genügt. Diese brauchten deshalb nicht erneut im Detail geprüft zu werden. Dass andere Massnahmen als eine Temporeduktion vorliegend zweckdienlicher wären, bringen die Beschwerdeführenden ebenso wenig vor. Insbesondere nicht mehr umstritten ist, dass sog. Flüsterbeläge für die vorliegenden Strassenabschnitte gegenwärtig keine geeignete und fristgerechte Möglichkeit der Lärmsanierung darstellen. Die Anordnungen erweisen sich damit als notwendig und zweckdienlich.

### **E. 3.8**

Die Beschwerdeführenden erblicken in der Fahrzeitverlängerung des öffentlichen Verkehrs, der Fahrplananpassung und dem vermehrten Einsatz des Wechselklanghorns durch Blaulichtfahrzeuge pauschal erhebliche Nachteile der Anordnungen, weshalb sich diese als unverhältnismässig erweisen würden. Wie bereits die Vorinstanzen zutreffend dargelegt

haben, führt eine Geschwindigkeitsreduktion nicht zwingend zu einem vermehrten Einsatz des Wechselklanghorns bei Blaulichtfahrten. Die Benützung des Wechselklanghorns ist von der Dringlichkeit der Fahrt abhängig, nicht von der erlaubten Höchstgeschwindigkeit. Ist die Fahrt dringlich, d. h. besteht eine unmittelbare Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung bzw. sind Menschenleben akut gefährdet, wird das Cis-Gis-Horn eingesetzt. Durch Tempo-30-Zonen wird die Dringlichkeit nicht erhöht. Mit vermehrtem Einsatz ist nicht zu rechnen, weshalb die Massnahmen deshalb nicht unverhältnismässig sind. Die von den Beschwerdeführenden geltend gemachten Zeitverluste und Anschlussprobleme der Buslinie 70 an die S4 betreffen nicht das vorliegende Verfahren, sodass sich Ausführungen dazu erübrigen. Andere Nachteile bringen die Beschwerdeführenden nicht vor. Sie setzen sich im Beschwerdeverfahren auch nicht mit den einzelnen Strassenzügen auseinander (vgl. vorn E. 3.7). Derart bleibt anzufügen, dass durch die vorgesehenen Massnahmen nicht mit Ausweichverkehr zu rechnen ist. Da in den umliegenden, heute bereits verkehrsberuhigten Quartieren ebenfalls nicht schneller als 30 km/h gefahren werden darf sowie kaum durchgängige und kürzere Ausweichrouten vorhanden sind, ist kein Verlagerungseffekt zu erwarten. Betreffend die Leistungsfähigkeit bleibt Folgendes anzumerken: Die kommunal klassierten G- und H-Strasse haben nur Erschliessungsfunktion. Falls eine Verlagerung von hier auf die überkommunale I-Strasse (in jenem Abschnitt gilt dort auch künftig Tempo 50) stattfinden würde, käme dies einer gewünschten Verschiebung von einer kommunalen auf eine überkommunale Strasse gleich. Die I-Strasse ist bereits heute, unabhängig von der geltenden Höchstgeschwindigkeit, sehr stark belastet, sodass die Einführung von Tempo 30 nicht zu einer Verringerung der Leistungsfähigkeit führen wird. Diese ist bereits durch die Pfortneranlage (I-/XY-/H-Strasse) sowie den Bus- und Fussgängerverkehr beim Quartierzentrum XZ definiert. Die O-Strasse ist ebenfalls eine überkommunale Strasse. Sie ist mässig belastet und könnte noch mehr Verkehr bewältigen. Tempo 30 wird darauf keinen Einfluss haben, weil ihre Leistungsfähigkeit durch den Anschlussknoten im Bereich Einmündung I-Strasse bzw. Quartierzentrum XZ begrenzt wird. Die Kapazität der neuen Tempo-30-Abschnitte der L-Strasse, der R-Strasse und des U-Wegs werden durch den mit Lichtsignal gesteuerten Knoten X-Strasse/ZZ-Strasse/R-Strasse/U-Weg definiert. Dies wird durch Tempo 30 keine Änderung erfahren. Ebenso wird die Leistungsfähigkeit der T-Strasse von einem Lichtsignal gesteuert. Dieses priorisiert die übergeordneten Verkehrsbeziehungen, wozu der betroffene Abschnitt der T-Strasse nicht gehört. Tempo 30 hat darauf keine Auswirkungen. Damit überwiegen vorliegend die positiven Effekte der Massnahmen, indem neben der wahrnehmbaren Lärmreduktion zugleich eine verbesserte Verkehrssicherheit in den besagten Strassenabschnitten erreicht werden kann. Die Beschwerde ist nach dem Gesagten als unbegründet abzuweisen.

#### **E. 4**

Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind die Gerichtskosten den Beschwerdeführenden zu gleichen Anteilen unter solidarischer Haftung für den ganzen Betrag aufzuerlegen. Parteientschädigungen werden keine zugesprochen. Der Aufwand des Beschwerdegegners übersteigt den üblichen Aufwand für seine Amtstätigkeit, wozu auch die Führung von Rechtsmittelprozessen gehört, nicht.