

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2016.00339 vom 21. Dezember 2016

ZH Verwaltungsgericht, 2016-12-21, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2016.00339

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2016.00339 du 21 décembre 2016

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2016.00339 del 21 dicembre 2016

Regeste

Verkehrsordnung | Verkehrsordnung: Neue Tempo-30-Strecken
Beschwerdelegitimation von 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
diversen 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 vorliegenden Gutachten enthalten alle für die Ermittlung des
Sanierungsbedarfs notwendigen Informationen und sind schlüssig. Die Einholung weiterer
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 zur Bestreitung nicht (E. 3.7). Die
Verkehrsordnung erweist sich nicht als unverhältnismässig, da die
Geschwindigkeitsreduktion auch nicht zu einem vermehrten Einsatz des
Wechselklanghorns bei Blaulichtfahrten führt, kein Schleichverkehr zu befürchten ist und
die Leistungsfähigkeit der betreffenden Strassen durch Tempo 30 nicht beeinträchtigt wird.
Ein Verlagerungseffekt würde höchstens auf eine Hauptverkehrsstrasse stattfinden, nicht
aber in ein anderes Wohnquartier (E. 3.8). Abweisung der Beschwerde.

Erwägungen

E. 3

Abteilung VB.2016.00339 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, alle vertreten durch RA D, Beschwerdeführer, 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 der Verein A, der Verein B, Dr. med. C und E
Einsprache beim Stadtrat, welcher diese am 19. November 2014 abwies. II. Am 5. Januar
2015 erhoben der Verein A, der Verein B, Sektion Zürich, und Dr. med. C 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 und Dr. med. C dem Verwaltungsgericht mit Beschwerde, die Verfügung des Polizeivorstands der Stadt Zürich vom 22. August 2013 sei ersatzlos aufzuheben, als damit die Höchstgeschwindigkeit der Strassen bzw. Strassenstücke neu auf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h herabgesetzt werde. 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 Beschwerdeführer. Am 23. September 2016 reichten die Beschwerdeführer ihre Replik ein. Am 6. Oktober 2016 antwortete der Stadtrat mit Beschwerdeduplik. Am 13. Oktober 2016 reichte das Statthalteramt auf Verlangen der Referentin die im Streit liegenden Gutachten beim Verwaltungsgericht ein, welche sich bei den Akten RK.2014.27 befunden hatten. Am 10. November 2016 legten die Beschwerdeführer 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 Der Beschwerdeführer 3 betreibt an der F-Strasse eine Arztpraxis und ist Belegarzt an den Kliniken G, H, I sowie der Klinik J. Er ist damit als Pendler besonders betroffen und zur Erhebung der Beschwerde betreffend die Anordnung von Tempo 30 in der K-, L-, M-, N-, O-, P- und Q-Strasse 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. Praxismässig 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, welche sich in verschiedenen Stadtkreisen befinden, 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). Führt 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). 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 ermächtigen, führt entgegen der Auffassung der Beschwerdeführer 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,

E. 3.3

Die Beschwerdeführer 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 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-Strecken, nicht um Tempo-30-Zonen. Gleichwohl kann zur Auslegung des Begriffs des Gutachtens in Art. 108 Abs. 4 SSV und Art. 32 Abs. 3 SVG auf die Verordnung vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen zurückgegriffen werden, da sich die VO Tempo-30-Zonen auf die sowohl für Tempo-30-Zonen als auch Tempo-30-Strecken geltenden Bestimmungen von Art. 108 Abs. 4 SSV und Art. 32 Abs. 3 SVG stützt (vgl. BGr, 13. Juni 2006, 2A.38/2006, E. 3.3). In der VO Tempo-30-Zonen wird in Art. 3 der Inhalt des gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV zu erstellenden Gutachtens näher umschrieben. 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). Die Anforderungen, welche Art. 3 der VO Tempo-30-Zonen an das Gutachten stellt, sind vor dem Hintergrund des Zwecks der Geschwindigkeitsbeschränkung zu sehen. So hat beispielsweise die Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite (lit. c der genannten Bestimmung) eine

andere Bedeutung, je nachdem, ob mit der Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit einer Gefahr begegnet oder der Verkehrsablauf verbessert werden soll (Art. 108 Abs. 2 lit. a und c SSV). Umfangreiche Untersuchungen können beispielsweise bei Nationalstrassen oder verkehrsreichen Kantonsstrassen nötig sein. Dagegen genügt bei wenig befahrenen Quartierstrassen unter Umständen eine Beschreibung der Örtlichkeiten. Vorliegend handelt es sich mit Ausnahme der R-Strasse um Quartierstrassen. 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 zu sanieren. 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 S-Strasse im Kreis 2 sowie auf den bereits vorhandenen Daten und Studien (Strassenlärnkataster, 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). 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-Strecken 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, 174 ff.) und sind schlüssig. Sie entsprechen damit den Anforderungen von Art. 108 Abs. 4 SSV und Art. 32 Abs. 3 SVG. Die Einholung von weiteren Gutachten ist daher nicht

geboten.

E. 3.7

Die Beschwerdeführer 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 Beschwerdeführer vor Verwaltungsgericht nicht mehr vor. Es liegen auch keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Berechnungen nicht korrekt durchgeführt worden wären, zumal auch die Beschwerdeführer keine Angaben machen, welche Werte auf welchen Strassenabschnitten konkret zu beanstanden seien. Sie substantiieren ihre pauschalen Rügen im Beschwerdeverfahren nicht. Die Beschwerdeführer 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 Beschwerdeführer 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 im Wesentlichen darauf, neben seitenlanger Darstellung der Parteistandpunkte 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 Beschwerdeführer in der Rekurschrift ein (so etwa zur Frage, ob die im Recht liegenden Gutachten als solche genügen; zur Frage, weshalb eine Reduktion des Tempos und damit des Strassenlärms etwa bei der T-Strasse, U-Strasse und V-Strasse auch ohne Einfluss auf die Überschreitung des IGW dennoch rechtlich zulässig ist). Damit weicht aber der Rekursentscheid von der erstinstanzlichen Verfügung in verschiedener Hinsicht ab (welche etwa die Frage der Gutachten darauf

beschränkt, dass diese aktenkundig sind), weshalb der blosser Verweis der Beschwerdeführer auf die Vorbringen in der Rekurschrift nicht genügt. Diese brauchen deshalb nicht erneut im Detail geprüft zu werden. Dass andere Massnahmen als eine Temporeduktion vorliegend zweckdienlicher wären, bringen die Beschwerdeführer ebenso wenig vor. Insbesondere ist im Beschwerdeverfahren nicht mehr umstritten, 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 Beschwerdeführer 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 Temporeduktion nicht 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-Strecken wird die Dringlichkeit nicht erhöht. Mit vermehrtem Einsatz ist nicht zu rechnen, weshalb die Massnahmen deshalb nicht unverhältnismässig sind. Die von den Beschwerdeführern 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 Beschwerdeführer nicht vor. Sie setzen sich im Beschwerdeverfahren auch nicht mit den einzelnen Strassenzügen auseinander. Anzumerken bleibt deshalb, dass – wie der Beschwerdegegner ausführlich und nachvollziehbar darlegt – durch die vorgesehenen Massnahmen nicht mit Ausweichverkehr zu rechnen ist. Es handelt sich – mit Ausnahme der R-Strasse – bei allen um Strassenabschnitte von untergeordneter Bedeutung, die nicht dem Durchgangsverkehr, sondern der Grob- oder Feinerschliessung der Quartiere dienen. In den umliegenden Wohnquartieren sind keine durchgängigen Ausweichrouten vorhanden, sodass auch kein Schleichverkehr zu befürchten ist. Ein Verlagerungseffekt würde höchstens auf eine Hauptverkehrsstrasse stattfinden, nicht in ein anderes Wohnquartier. Was die R-Strasse angeht, welche die einzige von der vorliegenden Anordnung betroffene Strasse mit überkommunaler Funktion ist, hat die Temporeduktion keinen Einfluss auf deren Leistungsfähigkeit. Diese ist bereits durch die Lichtsignalanlagen sowie den regen Fussgängerverkehr begrenzt. Die Einführung von Tempo 30 auf diesem überkommunalen Strassenabschnitt hat deshalb weder auf die Knotenleistungsfähigkeit noch auf die Leistungsfähigkeit im Bereich Nordbrücke einen Einfluss. 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 Beschwerdeführern 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.

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