

# ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2022.00546 vom 20. April 2023

ZH Verwaltungsgericht, 2023-04-20, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_verwaltungsgericht\\_\\_VB.2022.00546](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2022.00546)

FR: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2022.00546 du 20 avril 2023

IT: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2022.00546 del 20 aprile 2023

## Regeste

Festsetzung Strassenprojekt | Festsetzung Strassenprojekt. [Strassenbauprojekt "Strassenlärmsanierung Kreis 6". Der Regierungsrat hob die angefochtene Gewährung von Sanierungs erleichterungen im Abschnitt Stampfenbachstrasse zwischen der Nord- und der Kronenstrasse auf und wies die Angelegenheit an die Stadt Zürich zur vertieften Prüfung einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nachts und während der ersten Morgenstunde zurück. Eine entsprechende ganztägige Temporeduktion erachtete er als nicht verhältnismässig.] Die erstinstanzliche Rechtsmittelinstanz über ein Strassenprojekt – so der Regierungsrat im vorliegenden Fall – hat im Rahmen einer koordinierten Lärmsanierung auch Fragen der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit (als funktionelle Verkehrsordnung) zu beurteilen (VGr, 20. April 2023, VB.2022.00528, E. 5.6). Im Ergebnis ist der angefochtene Entscheid deshalb mit Blick auf die Zuständigkeit der Vorinstanz nicht zu beanstanden (E. 2.1). Der Regierungsrat hatte seinem Rekursentscheid den Beschluss des Stadtrats vom 1. Dezember 2021 betreffend das "Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe" zugrunde zu legen; dies gilt auch für das Verwaltungsgericht (E. 6.1). Angesichts der im "Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung" enthaltenen weitreichenden Änderungen und Konkretisierungen gegenüber der Festlegung der zweiten Etappe im Jahr 2013 sowie der laufenden Untersuchungshandlungen auf dem gesamten Strassennetz der Stadt Zürich erweist sich das – lediglich einen rund 500 m langen Abschnitt der Stampfenbachstrasse zwischen der Nord- und der Kronenstrasse betreffende – Beschwerdeverfahren als nicht spruchreif für die Überprüfung einzelner Lärmsanierungsmassnahmen. Der Sachverhalt ist zu wenig untersucht, als dass die von der Beschwerdeführerin verlangten Sanierungsmassnahmen schlüssig auf ihre Verhältnismässigkeit hin überprüft werden könnten. Dies gilt namentlich für den Antrag auf die kostspielige Erstellung eines UBK, indessen auch für die anderen verlangten Verkehrsbeschränkungen. So hätte nur schon die Einführung von Tempo 30 nachts ebenfalls erhebliche Auswirkungen auf den öV zur Folge, bei denen die Randbedingungen als ungenügend geklärt erscheinen. Insgesamt ist es in rechtswidriger Weise zu eng, wenn der Rekursentscheid die gebotene Prüfung von Massnahmen von vornherein auf Tempo 30 nachts und in der ersten Morgenstunde beschränkte (E. 6.6). Teilweise Gutheissung. Rückweisung der Sache zur weiteren Untersuchung und Neubeurteilung an den Stadtrat von Zürich.

## Erwägungen

### E. 3

Streitgegenstand bildet die Frage, ob die Stadt Zürich über die näher zu prüfende Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h (im

Folgenden Tempo 50 bzw. Tempo 30) auf der Stampfenbachstrasse im streitbetroffenen, rund 500 m langen Abschnitt zwischen Nord- und Kronenstrasse hinaus weitere Massnahmen zur Lärmsanierung – gleiche Temporeduktion ganztags, Erstellung eines Eigentrassees für das Tram, Einbau eines lärmarmen Strassenbelags, Sperrung der Strasse von 22 bis 6 Uhr nachts sowie morgens von 6 bis 7 Uhr für Lastwagen – anzuordnen habe.

#### **E. 4**

Lärmemissionen sind nach Art. 11 Abs. 1 des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (USG; SR 814.01) an der Quelle zu begrenzen. Zur Beurteilung der zulässigen Lärmemission hat der Bundesrat gestützt auf Art. 13 Abs. 1 USG unter anderem Planungs-, Immissionsgrenz- und Alarmwerte für den Strassenverkehr festgelegt (vgl. Art. 40 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang 3 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 [LSV; SR 814.41]). Beim streitbetroffenen Strassenabschnitt handelt es sich um eine sogenannte Altanlage, d. h. eine solche, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Umweltschutzgesetzes am 1. Januar 1985 schon vorhanden war und die den Vorschriften dieses Gesetzes oder den Umweltvorschriften anderer Bundesgesetze widerspricht (Alain Griffel, Umweltrecht – in a nutshell, 2. A., Zürich/St. Gallen 2019, S. 88). Solche Anlagen müssen nach Art. 16 Abs. 1 USG saniert werden (vgl. auch Art. 13 LSV), und zwar so weit, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist; dabei müssen grundsätzlich die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden (Art. 13 Abs. 2 LSV). Stehen keine überwiegenden Interessen entgegen, so gibt die Vollzugsbehörde den Massnahmen, welche die Lärmerzeugung verhindern oder verringern, den Vorzug gegenüber Massnahmen, die lediglich die Lärmausbreitung verhindern oder verringern (Abs. 3). Wäre eine Sanierung im Einzelfall unverhältnismässig, gewähren die Behörden Erleichterungen (Art. 17 Abs. 1 USG und Art. 14 LSV). Dies setzt eine umfassende Interessenabwägung voraus. Die Gewährung von Erleichterungen zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in einer bestimmten Situation ist eine Ausnahmegewilligung, deren Erteilung nur in Sonderfällen erfolgen darf und restriktiv gehandhabt werden muss. Sie setzt voraus, dass die in Betracht kommenden Sanierungsmassnahmen und ihre Auswirkungen hinreichend geprüft wurden. Allerdings sind nicht alle denkbaren Alternativen im Detail zu projektieren. Varianten, die erhebliche Nachteile aufweisen oder offensichtlich unverhältnismässig erscheinen, dürfen nach einer ersten summarischen Prüfung aus dem Auswahlverfahren ausgeschlossen werden (zum Ganzen BGr, 2. März 2018, 1C\_11/2017, E. 2.1 mit Hinweisen). Gemäss Art. 20 Abs. 1 USG werden die lärmbeeinträchtigten Eigentümer von bestehenden Gebäuden verpflichtet, passive Schallschutzmassnahmen zu treffen, wenn eine Sanierung an der Quelle erfolglos geblieben ist oder aus überwiegenden Interessen ausser Betracht fällt und zudem der Alarmwert überschritten ist. Nach gefestigter Rechtsprechung stellen Geschwindigkeitsbegrenzungen und damit die Anordnung einer Tempo-30-Zone im Innerortsbereich eine zulässige Massnahme zur Lärmverminderung dar (BGr, 16. Juni 2020, 1C\_350/2019, E. 4.2; 2. März 2018, 1C\_11/2017, E. 4.2).

#### **E. 5.1**

Zur Begründung des Rekursentscheids erwog der Regierungsrat, dass die Stadt Zürich bei der Gewährung von Erleichterungen im betreffenden Abschnitt Nord- bis Kronenstrasse der Stampfenbachstrasse eine genügende Interessenabwägung im Sinn von Art. 14 LSV getroffen habe. Gemäss den nicht bestrittenen Erhebungen übersteige der Lärmpegel bei der Liegenschaft C-Strasse 01, die der Zone W5 mit der Lärmempfindlichkeitsstufe III zugeordnet sei, nachts mit 57 dB(A) den zulässigen Wert um 2 dB(A). Die Parteien seien

sich einig, dass mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 eine wahrnehmbare Lärmsenkung erzielt werden könne. An der Stampfenbachstrasse verkehrten die Tramlinien 11 und 14 im 7,5-Minuten-Takt. Die im Fall einer Temporeduktion erforderliche Anschaffung eines zusätzlichen Trams würde einmalige Investitionskosten von 5 Mio. Franken und jährliche Betriebskosten von Fr. 350'000.- für Zusatzkurse nach sich ziehen. Die Betriebseinschränkungen und finanziellen Nachteile überwögen die Interessen an einer Temporeduktion. Denn ein attraktiver und bezahlbarer öffentlicher Verkehr (im Folgenden öV) liege im Interesse der Allgemeinheit; eine Ausdünnung des Angebots würde den Zielen der Richtplanung zuwiderlaufen. Andere Massnahmen, wie etwa das Föhren des Trams auf einem Eigentrassee, liessen sich nicht durchsetzen. Somit erweise sich der Verzicht auf eine Temporeduktion als vertretbar. Der von der Rekurrentin sodann verlangte Einbau von lärmarmen Strassenbelägen erweise sich gegenwärtig aus wirtschaftlichen Gründen als unzweckmässig, weil der Belag erst im Sommer 2019 erneuert worden sei. Im Weiteren könne dem Antrag, wonach der Lastwagenverkehr zwischen 22 und 7 Uhr zu verbieten sei, nicht stattgegeben werden. Denn die Geschäfte im Zentrum von Zürich müssten frühmorgens beliefert werden, weshalb ein örtlich beschränktes Nachtfahrverbot den Lärm nicht beseitigen, sondern nur verlagern würde. Dass die Stadt Zürich generell auf Tempo 40 verzichtet habe, liege in ihrem Ermessen. Schliesslich verlange die Rekurrentin als Eventualantrag die Einführung von Tempo 30 zwischen 22 und 6 Uhr sowie in der ersten Morgenstunde bis 7 Uhr. Die von Juli bis September 2019 in der Stadt Zürich zu Tempo 30 durchgeführten Pilotversuche hätten gezeigt, dass diese Geschwindigkeitsreduktion nachts zu einer wahrnehmbaren Lärmverminderung führe. Am 1. Dezember 2021 habe der Stadtrat das "Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe" verabschiedet. Der darin enthaltene "Geschwindigkeitsplan" halte für das ganze Stadtgebiet die anzustrebende Höchstgeschwindigkeit fest. Für den Abschnitt Nord- bis Kronenstrasse auf der Stampfenbachstrasse sei für den motorisierten Individualverkehr Tempo 30 vorgesehen, sofern für den Bahnkörper ein baulich abgetrenntes Trasse (unabhängiger Bahnkörper; UBK) realisierbar sei; der Tramverkehr sei davon nicht betroffen. Andernfalls solle Tempo 30 nachts gelten. Vorliegend sei die Erstellung eines UBK wenig wahrscheinlich. Daher rechtfertige es sich, den Abschnitt Nord- bis Kronenstrasse gleich wie jene Strecken zu behandeln, auf denen die Stadt Zürich im Geschwindigkeitsplan neu Tempo 30 nachts vorsehe. Im Unterschied zu einer ganztägigen Temporeduktion fielen bei einer solchen nur in der Nacht geringere Mehrkosten an, weshalb diese Massnahme als milderes Mittel zur Lärmsanierung zu prüfen sei. Die Stadt Zürich sei daher einzuladen, die Verhältnismässigkeit von Tempo 30 von 22 bis 6 Uhr mittels eines Verkehrsgutachtens im Sinn von Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 in Verbindung mit Art. 108 Abs. 2 und 4 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 zu prüfen. Zudem habe sie abzuklären, ob die Ausdehnung von Tempo 30 auf die erste Morgenstunde von 6 bis 7 Uhr angesichts der dann schon hohen Taktfrequenz auf den beiden Bahnlinien ebenfalls noch angezeigt sei.

## **E. 5.2**

Die Beschwerdeföhrerin rügt, dass der Regierungsrat zu Unrecht weitere Sanierungsmassnahmen als die Prüfung der nächtlichen Höchstgeschwindigkeit ausgeschlossen habe, obwohl diese technisch und betrieblich machbar sowie wirtschaftlich tragbar seien. Die Annahme, dass Tempo 30 zu unzumutbaren Mehrkosten und Mehraufwand für den Tram- und Busverkehr führen würde, komme einer willkürlichen

Interessenabwägung gleich. Die behaupteten Mehrkosten für den öV wögen geringer als die Gesundheit von rund 760 Anwohnern und 130 Arbeitstätigen. Ebenso ver falle die Vorinstanz in Willkür, wenn sie die Anordnung von Tempo 30 auch tagsüber verneine. Der Rekursentscheid habe sich mit ihren Argumenten nicht auseinandergesetzt, sondern pauschal die Interessenabwägung durch die Stadt Zürich als nachvollziehbar bezeichnet. Nach heutigem Stand sei die Realisierbarkeit eines UBK noch offen. Problematisch sei, dass die Stadt Zürich während des laufenden Rechtsmittelverfahrens den Strassenkörper neu gestaltet und damit ein Präjudiz geschaffen habe, das einen UBK sowie den Einbau eines Flüsterbelags auf unbestimmte Zeit verzögern könnte. Richtigerweise hätte der Regierungsrat erkennen müssen, dass aufgrund der rechtlichen und tatsächlichen Entwicklungen sowie der übermässigen Verfahrensdauer eine umfassende Rückweisung der Sache an den Stadtrat angezeigt gewesen wäre. Die bundesgerichtliche Rechtsprechung zur Strassenlärmsanierung gebiete eine ernsthafte einzelfallbezogene Prüfung der möglichen Sanierungsmassnahmen unter Einholung von Expertengutachten.

### **E. 5.3**

In ihrer Beschwerdeantwort räumt die Stadt Zürich ein, dass aufgrund des am 1. Dezember 2021 ergangenen Stadtratsbeschlusses betreffend das "Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe" weitere Massnahmen zu prüfen seien. Gegenstand dieser Prüfung bilde auch die Frage, welches Geschwindigkeitsregime auf dem bestehenden Tempo-50-Strassennetz zu gelten habe. Für die Stampfenbachstrasse würden die Option eines UBK und – wie von der Beschwerdeführerin zu Recht gefordert – Tempo 30 ganztags geprüft; als "Rückfallposition" komme Tempo 30 nachts in Betracht. Tatsächlich handle es sich bei der Anordnung von Tempo 30 innerorts um eine wirksame und einfach durchzusetzende Lärmschutzmassnahme. Indessen würde diese im öV zu Mehrkosten führen, die möglicherweise als unverhältnismässig hoch zu würdigen seien. Ob für die Stampfenbachstrasse ein UBK realisierbar sei, der die Mehrkosten für den öV massgeblich senken würde, müsse näher geprüft und – falls zweckmässig – in einem Strassenbauprojekt ausgelöst werden. Für Geschwindigkeitsreduktionen hätten die bundesrechtlichen Vorgaben erfüllt zu sein. Ebenfalls evaluiert werden müssten flankierende Massnahmen zur Reduktion der negativen Auswirkungen auf den öV.

### **E. 6.1**

Massgebend für die Feststellung der tatsächlichen Verhältnisse ist der Zeitpunkt des Rekursentscheids bzw. der aktuelle Zeitpunkt der vorliegenden Entscheidfällung, sofern neue Tatsachenbehauptungen durch die angefochtene Anordnung notwendig geworden sind (VGr, 22. April 2021, VB.2021.00063, E. 4.1; Marco Donatsch, Kommentar VRG, § 20a N. 4; § 52 N. 7 ff.). Hinsichtlich von Änderungen der Rechtslage gilt bei Dauersachverhalten nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts der Grundsatz, dass auf das neue Recht abzustellen ist (VGr, 21. Juni 2018, VB.2016.00112, E. 6.3.2 mit Hinweis auf RB 1985Nr. 116; Donatsch, § 20a N. 29). Demgemäss hatte der Regierungsrat seinem Rekursentscheid den Beschluss des Stadtrats vom 1. Dezember 2021 betreffend das "Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe" zugrunde zu legen ([www.stadt-zuerich.ch](http://www.stadt-zuerich.ch)) und gilt dies auch für das Verwaltungsgericht. In den Erwägungen zu diesem Beschluss, dem eine Untersuchung der kommunalen Dienstabteilung Verkehr beiliegt, äusserte sich der Stadtrat zu den bisherigen Sanierungsmassnahmen und erörterte daraufhin das Konzept für das weitere Vorgehen. Die Untersuchungen hätten gezeigt, dass die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vielerorts nicht

ausreiche, um die Überschreitung der IGW rückgängig zu machen. Auch weitere lärmindernde Massnahmen wie Flüsterbeläge und vermehrte Elektromobilität genügen oft allein nicht, um die bundesrechtlichen Vorgaben zu erfüllen. Das Herzstück des Konzepts bilde der Geschwindigkeitsplan, der für das ganze Stadtgebiet die anzustrebende Höchstgeschwindigkeit festhalte. In der Umsetzungsphase sei für jede einzelne Strasse mit vorgesehener Geschwindigkeitsherabsetzung ein Gutachten zu erstellen, mit dem geprüft werde, ob die bundesrechtlichen Bedingungen für eine Temporeduktion erfüllt seien. Der Geschwindigkeitsplan sehe auf zahlreichen Strassen die Einführung von Tempo 30 vor. Wo eine Temporeduktion tagsüber als unverhältnismässig erscheine, solle diese Massnahme während der Nacht gelten. Hauptsächlich auf grossen Ein- und Ausfallachsen sowie auf Strassen mit grosser Bedeutung für den öV werde Tempo 50 beibehalten; bei gewissen Strecken liefen vertiefte Untersuchungen. Sollten alle im Gesamtkonzept angestrebten Temporeduktionen – was stets eine positive gutachterliche Beurteilung voraussetze – umgesetzt werden, könnten von den rund 140'000 Personen, die heute von übermässigem Lärm betroffen seien, deren 48'000 am Tag und deren 95'000 in der Nacht profitieren. Damit die negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr möglichst gering ausfielen, werde bei verschiedenen Strassen geprüft, ob für das Tram über einen UBK eine höhere Geschwindigkeit zu ermöglichen sei. Sodann würden weitere Massnahmen zur Beschleunigung und Priorisierung des öV geprüft. Die Umsetzung erfolge etappenweise und dauere mindestens bis zum Jahr 2030. Der Aufwand für die Erstellung der zahlreichen Gutachten und akustischen Projekte sowie die Umsetzung der Signalisationen binde erhebliche Ressourcen. Sowohl bei den zu treffenden Verkehrsanordnungen als auch bei den Strassenbauprojekten sei mit aufwändigen Rechtsmittelverfahren zu rechnen. Für die VBZ ergäben sich bei der Umsetzung zusätzliche Investitionen und hohe betriebliche Mehrkosten, deren Tragung noch zu klären sei.

## **E. 6.2**

Nach der Rechtsprechung kommt der Stadt auch bei der Projektierung einer überkommunalen Strasse Autonomie zu (VGr, 28. April 2022, VB.2021.00837, E. 3.2; 10. September 2020, VB.2018.00800, E. 5.1). In der (kommunalen) Strassenplanung hat die Planungsbehörde eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen und einen Ermessensentscheid zu fällen, der im gerichtlichen Verfahren nur mit Zurückhaltung überprüft wird (VGr, 5. Juli 2018, VB.2017.00592, E. 2). Das Gericht soll nicht aus eigenem Gutdünken, sondern nur aus triftigen Gründen von der Beurteilung durch die zuständige Fachbehörde abweichen und nicht sein Ermessen an die Stelle des Ermessens des Planungsträgers setzen (VGr, 10. September 2020, VB.2018.00800, E. 4.3 mit Hinweis auf BGr, 21. September 2016, 1C\_556/2013, E. 5.2; Heinz Aemisegger/Stephan Haag in: Heinz Aemisegger et al. [Hrsg.], Praxiskommentar RPG: Baubewilligung, Rechtsschutz und Verfahren, Zürich etc. 2020, Art. 33 N. 84 und 88). Ohnehin ist die Kognition des Verwaltungsgerichts bereits 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.

## **E. 6.3**

Wie in E. 4 skizziert worden ist und worauf die Beschwerdeführerin – unter Hinweis auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung (vgl. dazu BGE 141 II 483 E. 3, 138 II 379 E. 5; Griffel, S. 122) – zu Recht hinweist, kommt den Interessen der Anwohner von

Strassenabschnitten, an denen die gesetzlichen Lärmgrenzwerte überschritten sind, ein grosses Gewicht zu. Dies ergibt sich bereits aus Art. 74 BV, wonach der Bund Vorschriften über den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen erlässt. Die Verhältnismässigkeit von Verkehrsvorschriften für eine öffentliche Strasse als Betriebseinschränkungen hängt aber von der Funktion dieser Anlage ab (vgl. Art. 14 Abs. 1 lit. a LSV). Öffentliche Interessen, wie der Ortsbildschutz oder die Verkehrssicherheit, können auch allfälligen baulichen Lärmsanierungsmassnahmen bei Strassen entgegenstehen (vgl. Art. 14 Abs. 1 lit. b LSV). Die Kosten für bauliche Lärmsanierungsmassnahmen bei öffentlichen Strassen dürfen nicht in einem Missverhältnis zum Nutzen stehen (vgl. Art. 14 Abs. 1 lit. a LSV; Griffel, S. 89 f.; BGr, 20. Februar 2023, 1C\_387/2021, E. 3.2). Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) hat zusammen mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine Vollzugshilfe für die Lärmsanierung von Strassen herausgegeben (Schgüanin/Ziegler, Leitfaden Strassenlärm, 2006). Die Grundsätze und Bewertungsmethoden der Vollzugshilfe können eine umfassende Prüfung der Verhältnismässigkeit im Einzelfall, die auch die Berücksichtigung qualitativer Kriterien umfasst, nicht ersetzen (vgl. BGr, 17. August 2020, 1C\_183/2019, E. 4.3).

#### **E. 6.4**

Aus dem Geschwindigkeitsplan, der dem Stadtratsbeschluss vom 1. Dezember 2021 beiliegt, geht hervor, dass das öV-Hauptnetz 105 Strecken umfasst (S. 26). Bei deren 70 soll Tempo 30 eingeführt werden. Bei 15 Strecken wird ein UBK geprüft, sodass Tempo 30 beim motorisierten Individualverkehr signalisiert werden kann; falls sich ein solcher nicht realisieren lässt, soll bei 7 Strecken Tempo 50 belassen und bei 8 Strecken Tempo 30 nachts eingeführt werden. Für 19 Strecken ist Tempo 30 nachts vorgesehen. Bei 16 Strecken bleibt Tempo 50 aufgrund der bestehenden Lärmbelastung oder der Interessenabwägung zwischen Lärmbelastung und negativen Auswirkungen auf den öV signalisiert. Bei zwei Strecken sollen Lärmschutzwände die Beibehaltung von Tempo 50 ermöglichen; eventuell sei Tempo 30 nachts anzuordnen. Auf dem öV-Nebennetz mit 94 Strecken ist bei deren 70 die Einführung von Tempo 30 vorgesehen, bei den übrigen 24 soll es bei Tempo 50 bleiben (S. 30). Schliesslich ist bei 109 Strecken ohne öV bei deren 90 Tempo 30 geplant und bei den restlichen 19 weiterhin Tempo 50 (S. 33).

#### **E. 6.5**

Dem Stadtratsbeschluss vom 1. Dezember 2021 ("Nächste Schritte") ist zu entnehmen, dass gegenwärtig intensive Untersuchungen mit den notwendigen gutachterlichen Abklärungen bezüglich der Einführung von Tempo 30 zur Umsetzung der dritten Etappe der Strassenlärmsanierung laufen. Dabei soll das Sanierungsziel in der weit überwiegenden Anzahl Fälle allein mit der funktionellen Verkehrsanordnung von Tempo 30 erreicht werden. Bauliche Massnahmen wie die Erstellung eines UBK oder Lärmschutzwände werden nur vereinzelt überhaupt in Betracht gezogen; vom Einbau eines lärmsenkenden "Flüsterbelags" ist darin nicht die Rede. Ebenso wenig äussert sich der Stadtrat zu allfällig notwendigen passiven Schallschutzmassnahmen.

#### **E. 6.6**

Angesichts des mit dem Stadtratsbeschluss vom 1. Dezember 2021 festgesetzten "Gesamtkonzepts Strassenlärmsanierung dritte Etappe" mit den darin enthaltenen weitreichenden Änderungen und Konkretisierungen gegenüber der Festlegung der zweiten Etappe im Jahr 2013 sowie der laufenden Untersuchungshandlungen auf dem gesamten

Strassennetz der Stadt Zürich erweist sich das – lediglich einen rund 500 m langen Abschnitt der Stampfenbachstrasse zwischen der Nord- und der Kronenstrasse betreffende – Beschwerdeverfahren als nicht spruchreif für die Überprüfung einzelner Lärmsanierungsmassnahmen. Der Sachverhalt ist zu wenig untersucht, als dass die von der Beschwerdeführerin verlangten Sanierungsmassnahmen schlüssig auf ihre Verhältnismässigkeit hin überprüft werden könnten. Dies gilt namentlich für den Antrag auf die kostspielige Erstellung eines UBK, indessen auch für die anderen verlangten Verkehrsbeschränkungen. So hätte nur schon die Einführung von Tempo 30 nachts ebenfalls erhebliche Auswirkungen auf den öV zur Folge, bei denen die Randbedingungen als ungenügend geklärt erscheinen. Insgesamt ist es in rechtswidriger Weise zu eng, wenn der angefochtene Entscheid die gebotene Prüfung von Massnahmen von vornherein auf Tempo 30 nachts und in der ersten Morgenstunde beschränkt hat. Aufgrund dieser Erwägungen ist der Rekursentscheid des Regierungsrats vom 13. Juli 2022 in partieller Gutheissung der Beschwerde aufzuheben und die Sache zur weiteren Untersuchung und Neubeurteilung an den Stadtrat von Zürich zurückzuweisen. Dieser wird dabei eine beförderliche Durchführung des Sanierungsverfahrens sicherzustellen haben. Im Übrigen ist die Beschwerde abzuweisen.

#### **E. 7**

Die (Sprung-)Rückweisung zur erneuten Entscheidung bei offenem Ausgang ist in Bezug auf die Regelung der Nebenfolgen als Obsiegen zu behandeln, wenn die Rechtsmittelinstanz reformatorisch oder kassatorisch entscheiden kann (BGr, 28. April 2014, 2C\_846/2013, E. 3.2 f. mit Hinweisen). Die Kosten des Rekurs- und Beschwerdeverfahrens sind somit dem unterliegenden Beschwerdegegner aufzuerlegen; sein Antrag auf teilweise Gutheissung der Beschwerde vermag an diesem Ergebnis nichts zu ändern (§ 13 Abs. 2 Satz 1 VRG, teilweise in Verbindung mit § 65a Abs. 2 VRG). Desgleichen hat dieser der Beschwerdeführerin antragsgemäss eine angemessene Parteientschädigung für das Rekurs- und das Beschwerdeverfahren zu bezahlen (§ 17 Abs. 2 VRG).

#### **E. 8**

Dieser Rückweisungsentscheid stellt einen Zwischenentscheid dar, der nur unter den einschränkenden Voraussetzungen von Art. 93 Abs. 1 des Bundesgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (BGG; SR 173.110) angefochten werden kann.

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