

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2023.00650 vom 17. April 2025

ZH Verwaltungsgericht, 2025-04-17, DE

Quelle: https://mcp.opencaselow.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2023.00650

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2023.00650 du 17 avril 2025

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2023.00650 del 17 aprile 2025

Regeste

Verkehrsordnung Höchstgeschwindigkeit 30 km/h (Lärmschutz) | Verkehrsordnung Höchstgeschwindigkeit 30 km/h (Lärmschutz). Bei Temporeduktionsmassnahmen im Rahmen des Konzepts für eine Lärmsanierung der Strasse mit konkret absehbarer enger Beziehung zu einem Strassenprojekt ist das Strassenprojekt als Leitverfahren zu behandeln, was dazu führt, dass die gesetzliche Rekursinstanz für das Strassenprojekt im Rahmen einer koordinierten Lärmsanierung auch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zu beurteilen hat (E. 1.1). Die betroffene funktionelle Verkehrsordnung steht in einem derart engen Sachzusammenhang zum Strassenprojekt, dass eine Koordination der beiden Verfahren geboten ist (E. 1.2). Das Prinzip einer Konzentration der Zuständigkeit ab der ersten Rechtsmittelinstanz ergibt sich bei der Koordinationspflicht zwischen Strassenprojekt und Temporeduktionsmassnahmen zur Lärmsanierung aus dem Bundesrecht. Da der Leitentscheid einer Projektfestsetzung des Regierungsrats direkt der Beschwerde ans Verwaltungsgericht unterliegt, hat in einem solchen Fall das Verwaltungsgericht als einzige kantonale Rechtsmittelinstanz gleichzeitig die damit verbundene Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zu überprüfen (E. 1.3). Auf die Beschwerde des Beschwerdeführers 2 ist zufolge fehlender Legitimation nicht einzutreten (E. 2.4). Das Verwaltungsgericht hat die umstrittene funktionelle Verkehrsordnung mit voller Kognition zu überprüfen (E. 3). Die Rügen betreffend die Handhabung der Koordinationsgrundsätze geben zwar zu Beanstandungen Anlass, vermögen im Ergebnis aber nicht durchzudringen. Die zuständigen Behörden haben nicht genügend dafür gesorgt, dass die betroffenen Strassenanwieser Einwände gegen das Strassenprojekt, die sich allenfalls erst in der Gesamtschau mit der nach der Planaufgabe vorgesehenen Anpassung bei der Lärmsanierung aufdrängten, noch nachträglich wirksam in die erstinstanzliche Entscheidungsfindung einbringen konnten. Diese Gehörsverletzung ist allerdings im vorliegenden, vereinigten Beschwerdeverfahren geheilt worden (E. 4). Bei der Strasse handelt es sich um eine verkehrorientierte Strasse (E. 6). Die Rügen, mit denen eine mangelhafte Lärmüberprüfung, insbesondere im Lärmgutachten, behauptet wird, sind nicht geeignet, ernsthafte Zweifel an den in dieser Hinsicht getroffenen Annahmen und Schlussfolgerungen zu wecken (E. 7). Das Verkehrsgutachten und das Dokument Interessenabwägung sind – auch unter Einbezug des Lärmgutachtens – als vollständig und schlüssig zu beurteilen (E. 8). Die umstrittene funktionelle Verkehrsordnung ist verhältnismässig (E. 9). Nichteintreten auf die Beschwerde des Beschwerdeführers 2. Abweisung der Beschwerden der Beschwerdeführenden 1 und 3, soweit Eintreten.

Erwägungen

E. 7.1

Im Lärmgutachten sind nicht nur die erwähnten Verkehrsdaten von 2022 (vgl. oben E. 6.1) verwendet worden, sondern es sind anhand des Emissionsmodells sonROAD18 auch der Strassenlärm und die Lärmauswirkungen berechnet worden. Untersucht wurde der rund 1,1 km lange Abschnitt vom Kreisel am unteren Ende der Schiedhaldenstrasse bis zur Liegenschaft Schiedhaldenstrasse 72 (Siedlungsrand beim Schübelweiher), und zwar mit einer Unterteilung in drei Teilperimeter (vgl. auch unten E. 8.2). Ermittelt wurde der Lärm für folgende Zustände im Zeitpunkt 2042 (Zeitpunkt abgeleitet aus dem vom Bundesamt für Umwelt und vom Bundesamt für Strassen [ASTRA] herausgegebenen Leitfaden Strassenlärm [Ziff. 3.2 S. 16]): a) Beurteilungszustand ohne Massnahmen, b) Beurteilungszustand mit Massnahmenwirkung Temporeduktion auf 30 km/h, c) Beurteilungszustand mit Massnahmenwirkung lärmarmen Belag Typ AC8, d) Beurteilungszustand mit Massnahmenwirkung Kombination Temporeduktion auf 30 km/h und lärmarmen Belag Typ AC8. Dabei wurden die von übermässigem Strassenlärm betroffenen Liegenschaften und Personen sowie die Schutzwirkung der evaluierten Massnahmen ermittelt. Zusammenfassend ist im Lärmgutachten eine wahrnehmbare Reduktion der Lärmbelastung bereits für den Belag AC8 sowie eine deutlich wahrnehmbare Reduktion der Lärmbelastung für die Kombination mit einer Reduktion auf Tempo 30 angenommen worden. Das Lärmgutachten empfiehlt die Kombination von Temporeduktion auf 30 km/h und Belag Typ AC8 lärmarm für alle Teilperimeter (bzw. den Wiedereinbau des AC8-Belags bei der Strassensanierung, soweit ein solcher bereits früher eingebaut war).

E. 7.2

Im Einzelnen folgt aus dem Lärmgutachten, dass der geplante Belag Typ AC8 lärmarm zu einer Senkung der Mittelungspegel um rund 1,4 dB(A) sowie die umstrittene Temporeduktion zu einer zusätzlichen Verringerung um nochmals 2,5 bis 3,1 dB(A), insgesamt 3,9 bis 4,5 dB(A), führt. Ohne Lärmschutzmassnahmen sind im massgeblichen Beurteilungszustand 2042 auf dem 1,1 km langen Abschnitt 55 anstossende Liegenschaften (51 Gebäude und 4 unüberbaute Grundstücke) und 282 Personen (Anwohner) einer Lärmbelastung über den IGW ausgesetzt. Mit der Kombination der Massnahmen Strassenbelag AC8 lärmarm und Tempo 30 profitieren alle Anwohner von einer Verbesserung der Lärmsituation. Insbesondere nehmen auch die Maximalpegel und die Flankensteilheit der einzelnen Vorbeifahrten deutlich ab. Dadurch werden die Lästigkeit des Verkehrslärms und Aufwachreaktionen in der Nacht vermindert (vgl. zu diesen Teilkriterien BGr, 16. Juni 2020, 1C_350/2019, E. 4.4; BGr, 3. Februar 2016, 1C_589/2014, E. 6.4). Immerhin bleiben vorliegend in den Teilperimetern, bei denen Tempo 30 eingeführt wurde, IGW-Überschreitungen für 21 Liegenschaften und 126 Personen bestehen. Gleichzeitig sind bei der Reststrecke mit Tempo 50 und Strassenbelag Typ AC8 lärmarm weiterhin 16 Liegenschaften und 69 Anwohner von einer Lärmbelastung über den IGW betroffen; bei Tempo 30 könnten die IGW-Überschreitungen dort auf 4 Liegenschaften und 15 Anwohner herabgesetzt werden. Zusammengefasst verbleibt auf dem 1,1 km langen Abschnitt mit den angeordneten Lärmschutzmassnahmen für 37 Liegenschaften und 195 Personen Strassenlärm über den IGW. Entsprechend hat der Regierungsrat am 4. Oktober 2023 die Strassenlärm-Erleichterungsanträge für insgesamt 37 Liegenschaften gutgeheissen. Dies bedeutet, dass die IGW-Überschreitungen massgeblich reduziert, die Grenzwerte jedoch nicht überall eingehalten werden können. Eine Diskrepanz zwischen dem Lärmgutachten und den Strassenlärm-Erleichterungsanträgen rührt daher, dass die Liegenschaft Schiedhaldenstrasse 54 (Kat.-Nr. 10516) im Lärmgutachten zum Teilperimeter mit

Tempo 30 gerechnet wurde, obwohl dies nicht angeordnet worden ist, weil der Rand der Tempo-30-Strecke gemäss angefochtener Verfügung bei der Liegenschaft Schiedhaldenstrasse 50 zu liegen kommt (vgl. Sachverhalt, I.B). Unter Berücksichtigung dieser Diskrepanz lassen sich die abweichenden Zahlenangaben zur Schutzwirkung der Massnahmen bezüglich Liegenschaften und Anwohner im Text des Lärmgutachtens hinreichend erklären. Die Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit des Lärmgutachtens erscheint insgesamt nicht entkräftet.

E. 7.3

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen lassen sich die IGW-Überschreitungen und die erzielte Schutzwirkung bei den geprüften Zuständen bzw. Varianten, entgegen dem Beschwerdeführer 1, genügend konkret und nachvollziehbar entnehmen. Die Beschwerdeführenden können mit der Behauptung, dass die Herabsetzung von 50 km/h auf 30 km/h lärmässig kaum relevant bzw. marginal sei, die gegenteiligen, detaillierten Aussagen im Lärmgutachten nicht erfolgreich infrage stellen. Angesichts der Massgeblichkeit des Leitfadens Strassenlärm bei der Bestimmung des massgeblichen Beurteilungszeitpunkts für den Strassenlärm (vgl. oben E. 7.1) geht der Beschwerdeführer 1 ebenfalls fehl, wenn er eine Lärmbeurteilung für den heutigen Zeitpunkt als besser geeignet im Hinblick auf den Entscheid über die Temporeduktion hält. Ferner hat der Mitbeteiligte 1 vor Verwaltungsgericht erläutert, dass die massgeblichen Beurteilungspunkte der Lärmermittlung bei der Erstellung des Lärmgutachtens verifiziert wurden. Die Angaben im Lärmgutachten zu den Lärmauswirkungen in der Gegenüberstellung von Tempo 50 und Tempo 30 ermöglichen eine hinreichende Abschätzung für die Strassenlärmbelastung, sodass es keinen Mangel bei der Sachverhaltsermittlung bildet, wenn von Abklärungen zu einer dazwischen liegenden Temporeduktion abgesehen worden ist.

E. 7.4

Ausserdem dürfen bei einer Strassenlärmsanierung denkbare Alternativen und Varianten, die erhebliche Nachteile aufweisen oder offensichtlich unverhältnismässig erscheinen, nach einer ersten summarischen Prüfung ausgeschlossen werden und müssen nicht vertieft geprüft werden (BGr, 2. März 2018, 1C_11/2017, E. 2.1). Im Lärmgutachten wurden die Auswirkungen nur für einen Strassenbelag Typ AC8 lärmarm und nicht auch für einen Typ SDA4 ermittelt. Als Begründung wurde dargelegt, die Scher- und Schubkräfte des Schwerverkehrs würden infolge der Steigung, der Kurvenradien und im Bereich der Bushaltestellen zu einer schnelleren Zerstörung der lärmwirksamen Korn- und Porenstruktur des SDA4-Belags führen. 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 nicht als wirtschaftlich tragbar erweisen und brauchte eine solche Variante entgegen dem Beschwerdeführer 1 nicht vertieft untersucht zu werden. Der Mitbeteiligte 1 räumt weiter ein, dass im Lärmgutachten eine Alternative mit Lärmschutzwänden nicht detailliert untersucht worden ist. Er erläutert jedoch, dass die Erstellung von Lärmschutzwänden entlang des betroffenen Abschnitts der Schiedhaldenstrasse bereits bei der Lärmsanierung 2012, wegen der bestehenden Grundstückserschliessungen der anstossenden Liegenschaften, aus Gründen des Ortsbilds und mangels Wirtschaftlichkeit verworfen wurde. Unter diesen Umständen ist entgegen den Beschwerdeführenden 3 keine erneute Untersuchung zu Lärmschutzwänden im vorliegenden Zusammenhang nötig. Im Übrigen

ist der Einbau von Schallschutzfenstern 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).

E. 7.5

Ferner macht der Mitbeteiligte 1 geltend, der Kanton als Strassenhalter habe nicht ohne Weiteres die Kompetenz, Betriebsvorschriften für Linienbusse des öffentlichen Verkehrs mit dem Zweck einer gezielten Lärminderung mittels Änderungen bei Fahrweise, Fahrzeugeinsatz usw. durchzusetzen. Art. 12 Abs. 1 lit. c USG zählt Verkehrs- und Betriebsvorschriften zu den Instrumenten für die Emissionsbegrenzung. Die Zusammenarbeit zwischen dem Zürcher Verkehrsverbund und den einzelnen Transportunternehmungen erfolgt auf vertraglicher Grundlage (vgl. § 21 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr [PVG; SR 740.1]; Jaag/Rüssli, Staats- und Verwaltungsrecht des Kantons Zürich, 5. A, Zürich et al. 2019, N. 4705). Zwar ist es sachgerecht, bei der Strassenlärmisanierung die im Rahmen des Leistungsangebots des öffentlichen Verkehrs schon zuvor festgelegten Lärmreduktionsmassnahmen in geeigneter Weise zu berücksichtigen. Die Einführung derartiger Massnahmen beim öffentlichen Verkehr liegt aber nicht im (alleinigen) Einflussbereich des Strassenhalters und weist keinen hinreichenden Zusammenhang zum Strassenprojekt auf. Insoweit sind sie für den vorliegenden Zusammenhang nicht zu den Verkehrs- und Betriebsvorschriften gemäss Art. 12 USG zu rechnen (vgl. auch BGE 123 II 337 E. 7b). Zu beachten sind hingegen die Auswirkungen einer Temporeduktion auf den Betrieb des öffentlichen Verkehrs (vgl. unten E. 8.5). Somit ist es nicht zu beanstanden, wenn im Rahmen des Strassenprojekts und der Verkehrsanordnung lärmreduzierende Massnahmen gezielt für den Betrieb der Busse des öffentlichen Verkehrs auf dem betroffenen Strassenabschnitt nicht näher geprüft worden sind.

E. 7.6

Insgesamt sind die Rügen, mit denen eine mangelhafte Lärmüberprüfung, insbesondere im Lärmgutachten, behauptet wird, nicht geeignet, ernsthafte Zweifel an den in dieser Hinsicht getroffenen Annahmen und Schlussfolgerungen zu wecken. Das Begehren um ein ergänzendes Lärmgutachten ist unbegründet.

E. 8.1

Die Anforderungen an den Inhalt und den Umfang des Verkehrsgutachtens hängen nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung vom Zweck der Geschwindigkeitsbegrenzung und von den örtlichen Gegebenheiten ab; dabei nimmt diese Rechtsprechung Bezug auf die Weisungen des Eidgenössischen Justizdepartements (EJPD) vom 13. März 1990 zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten (vgl. BGE 150 II 444 E. 6.3). Im Gutachten ist abzuklären, 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 (Art. 108 Abs. 4 SSV). Die Anforderungen an das Gutachten sind umso strenger, je stärker verkehrsorientiert die zu beurteilenden Strassen sind, bzw. umso geringer, je weniger verkehrsorientiert die zu beurteilenden Strassen sind. Beispielsweise bei Nationalstrassen oder verkehrsreichen Kantonsstrassen können umfangreiche Untersuchungen nötig sein (BGE 150 II 444 E. 6.5). Allerdings ist das Verkehrsgutachten nicht isoliert zu betrachten. Entscheidend ist, ob die

zuständige Behörde die erforderlichen Informationen besitzt, um die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV zu prüfen. Daher kann zur Ergänzung und Konkretisierung der im Gutachten enthaltenen Informationen auf andere Erhebungen zurückgegriffen werden (vgl. BGE 150 II 444 E. 6.3; 136 II 539 E. 3.2).

E. 8.2

Das Verkehrsgutachten im vorliegenden Fall besteht aus zwei Teilen: einer Abschnittsbeurteilung und einer Gesamtbeurteilung. Im Dokument Abschnittsbeurteilung wurde dieselbe Strecke von rund 1,1 km wie im Lärmgutachten nun in fünf Teilperimeter unterteilt. Für jeden Teilperimeter wurde die verkehrliche Verhältnismässigkeit einer Temporeduktion auf 30 km/h bewertet. Dabei entsprechen die Teilperimeter 1 und 2 des Verkehrsgutachtens dem Teilperimeter 3 des Lärmgutachtens, der Teilperimeter 3 des Verkehrsgutachtens dem Teilperimeter 2 des Lärmgutachtens sowie die Teilperimeter 4 und 5 des Verkehrsgutachtens dem Teilperimeter 1 des Lärmgutachtens. Im Dokument Abschnittsbeurteilung wurden jeweils die bestehenden Verhältnisse skizziert und die Verhältnismässigkeit einer solchen Temporeduktion bei jedem Teilperimeter mit einer Punktebeurteilung für insgesamt 16 verkehrsbezogene Kriterien aus den fünf Themen "Geschwindigkeit", "Ausgestaltung Strasse", "Funktion Strasse", "Funktion Raumtyp", "Unfälle/Verkehrssicherheit" im Rahmen einer Checkliste analysiert. Das Dokument Gesamtbeurteilung setzte sich mit den Auswirkungen der Temporeduktion auf Ausweichverkehr und auf 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 Teilperimeter 3 bis 5 (bzw. Teilperimeter 1 und 2 des Lärmgutachtens, d. h. km 0.000 bis rund km 0.750) als verkehrlich verhältnismässig beurteilt und für die Reststrecke bis km 1.100 verworfen. Dieses differenzierte Ergebnis wurde nochmals im Hinblick auf das Schutzziel der Verkehrssicherheit erläutert. Im Dokument Interessenabwägung hat sich die Empfehlung des Verkehrsgutachtens durchgesetzt. Diese Lösung wurde anschliessend bei der angefochtenen Verkehrsanordnung und bei den Lärmerleichterungen im Regierungsratsbeschluss übernommen.

E. 8.3

Das Verkehrsgutachten stützt sich bei den entsprechenden Einschätzungen namentlich auf Angaben aus dem GIS und dem Geokatalog des Bunds (map.geo.admin.ch), Verkehrsdaten (so auch zur Geschwindigkeit V 85) sowie Fotodokumentationen. Es äussert sich in erkennbarer Weise zur Behebung von Sicherheitsdefiziten im Sinn von Art. 108 Abs. 2 lit. a SSV. Zusammenfassend wurde dazu ausgeführt, die Teilperimeter 3–5 würden verminderte Sichtweiten, Kurven sowie ein starkes Gefälle aufweisen. Die Gebäude an der Schiedhaldenstrasse seien dort (verkehrlich) meist direkt via diese Strasse erschlossen. Die Kombination aus Steigung und den dadurch verminderten Sichtweiten könne das Manövrieren erschweren und gefährlich sein. Weiter lägen die V 85 -Werte bereits unter 50 km/h (wenn auch bei 48 bzw. 49 km/h). Der Verkehrsbegutachtung kann auch entnommen werden, dass bereits der fraglichen Temporeduktion für diese Teilperimeter mit einer geeigneten Signalisation eine gute Wirkung zur Behebung der erwähnten Sicherheitsdefizite zugebilligt wurde. Angesichts der zeitlich durchgehenden Gefahren wegen der Problematik der Erschliessung von Anstösserliegenschaften direkt ab der Schiedhaldenstrasse wurde eine Beschränkung der Temporeduktion auf Hauptverkehrszeiten oder Nachtstunden abgelehnt. Sodann steht im Verkehrsgutachten, die

Reststrecke liege in einer langgezogenen, breiten Kurve, welche zum zügigen Fahren einlade. Deswegen seien dort auch die heutigen V 85 -Werte (50 bzw. 55 km/h) eher hoch und wirke der Strassenraum insgesamt sehr übersichtlich. Eine Temporeduktion auf 30 km/h wurde für diese Reststrecke, trotz des abweichenden Antrags im Lärmgutachten, verworfen. Den Rügen mit Bezug auf das Verkehrsgutachten ist im Folgenden nachzugehen. Ergänzend ist daran zu erinnern, dass die strassenlärmbezogene Begutachtung bzw. die Bezugnahme auf Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV im Lärmgutachten erfolgt ist (vgl. dazu oben E. 7).

E. 8.4

Die Beschwerdeführenden 3 wenden ein, der ganze betroffene Strassenabschnitt sei baulich für Tempo 50 ausgestaltet, was zu wenig berücksichtigt worden sei. Es sei davon auszugehen, dass die Verkehrsteilnehmenden die umstrittene Temporeduktion bei blosser Signalisation nicht akzeptieren würden. Flankierende Massnahmen an der Strassenanlage seien jedoch weder evaluiert noch vorgesehen worden. Im Verkehrsgutachten, Abschnittsbeurteilung, wurde der Themenbereich "Ausgestaltung Strasse" behandelt und im Rahmen der beiden Kriterien "Wahrgenommene Fahrbahnbreite" und "Ausgestaltung Knotenform" punktemässig bewertet. Dabei wurde betont, dass der Gehweg bei den Teilperimetern 3–5, wo die umstrittene Temporeduktion eingeführt werden soll, nur einseitig (d. h. auf der Talseite) verläuft. Wie sich aus dem GIS ergibt, verhält es sich demgegenüber auf der Reststrecke bis km 1.100 mit beidseitigen Gehwegen anders. Auch unter dem Thema "Unfälle/Verkehrssicherheit" wurde namentlich das Kriterium Übersichtlichkeit punktemässig bewertet. Dabei zeigte sich, dass die Übersichtlichkeit bei den Teilperimetern 3–5 vermindert ist, während dies bei der Reststrecke nicht der Fall ist. Allerdings wurde nicht verkannt, dass es bei den Teilperimetern 3–5 nicht nur kurvige Stellen, sondern auch gerade, teilweise offene Stellen gibt, bei denen Tempo 30 von der Strassenausgestaltung her nicht ohne Weiteres eingehalten werden dürfte. Insofern wurde von der Kantonspolizei als Massnahme eine gute Signalisation mit Wiederholungen empfohlen. Flankierende verkehrsberuhigende Massnahmen wurden hingegen verworfen. Die Rechtsprechung anerkennt heute die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit für sich ohne Weiteres als taugliches Instrument nicht nur zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, sondern auch für den Lärmschutz (vgl. BGr, 9. März 2023, 1C_574/2020, E. 6.4; 2. März 2018, 1C_11/2017, E. 4.2.2, vgl. auch BGr, 16. Juni 2020, 1C_350/2019, E. 4). Bei den dargelegten gegebenen Strassenverhältnissen erweist es sich nicht als mangelhaft, wenn einer guten Signalisation mit Wiederholungen eine genügende Lenkungswirkung für die umstrittene Temporeduktion zugebilligt worden ist.

E. 8.5.1

Die Beschwerdeführenden erheben den Vorwurf einer mangelhaften Abklärung auch bezüglich der mit der Temporeduktion bewirkten Verlängerung der Fahrzeiten sowohl für den motorisierten Individualverkehr der Pendler und des lokalen Gewerbes als auch für die Buslinien des öffentlichen Verkehrs und die Notfallorganisationen. Der Beschwerdeführer 1 betont ebenso die Bedeutung einer leistungsfähigen und schnellen Verbindung über die Schiedhaldenstrasse. Die Verkehrsqualität wurde im Verkehrsgutachten, Abschnittsbeurteilung, namentlich im Themenbereich "Funktion Strasse" beim Kriterium "Grundfunktion der Strasse", punktemässig bewertet. Im Lärmgutachten sind die mittleren gefahrenen Geschwindigkeiten, die sich aus der Verkehrserhebung ergeben, aufgeführt. Das Dokument Interessenabwägung setzte sich

zudem vertieft mit den Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr auseinander.

E. 8.5.2

Ausgehend von den Annahmen im Verkehrsgutachten (vgl. oben E. 8.3) und den soeben angesprochenen Daten im Lärmgutachten zu den bisher gefahrenen Geschwindigkeiten des Motorfahrzeugverkehrs kann die Fahrzeitverlängerung wegen der umstrittenen Temporeduktion auf eine Grössenordnung von rund 30 Sekunden abgeschätzt werden. Diesem Ergebnis steht nicht entgegen, dass die Verkehrsbetriebe für die Buslinien geringere Verlustzeiten eingesetzt haben, denn bei Fahrplänen kann erfahrungsgemäss nicht eine Ausschöpfung der Höchstgeschwindigkeit zugrunde gelegt werden.

E. 8.5.3

Bei den Abklärungen des Mitbeteiligten 1 mit den Verkehrsbetrieben hat sich ergeben, dass die fragliche Fahrzeitverlängerung einzig bei der Buslinie 70.919 (Küsnacht–Itznach–Zumikon) im Fahrplan 2023 nicht mit einer Reduktion der Wendezeiten kompensiert werden konnte. Ab Fahrplan 2025 sei jedoch die Einführung eines angepassten Angebotskonzepts, unter Einschluss der Temporeduktion beim betroffenen Strassenabschnitt, geplant. Der Mitbeteiligte 1 hat deshalb vor Verwaltungsgericht erklärt, die Signalisation von Tempo 30 werde auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2024 abgestimmt. Damit bleibe das öffentliche Verkehrsangebot auch bei Tempo 30 attraktiv. Eine verbindliche Sicherstellung der Abstimmung zwischen der umstrittenen Signalisation und der fraglichen Fahrplananpassung wurde in den Entscheiden von Kantonspolizei und Regierungsrat nicht vorgesehen. Auf diesen Umstand wird bei der Kostenverlegung zurückzukommen sein (unten E. 10). Im Urteilszeitpunkt ist aber der Fahrplan 2025 massgeblich. Im Internet zugängliche offizielle Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs gelten als allgemein bekannte Tatsachen (vgl. BGE 149 I 91 E. 3.4 mit Hinweisen). Wie sich bei der Abfrage der Fahrpläne 2023 und 2025 aus einer Gegenüberstellung ablesen lässt, ist die Angebotsanpassung bei der fraglichen Buslinie mittlerweile erfolgt (www.oev-info.ch unter Fahrplan aktuell/Fahrplanfelder; besucht am 17. April 2025). Unter diesen Umständen sind die Einwände betreffend die Sicherstellung der Verkehrsqualität beim öffentlichen Verkehr im Ergebnis nicht stichhaltig.

E. 8.5.4

Im Hinblick auf die Nachteile für den motorisierten Individualverkehr, wie Mehrkosten und Umsatzeinbussen wegen der Fahrzeitverlängerung, sind die diesbezüglichen Interessen im Verkehrsgutachten im Ergebnis ebenfalls stark gewichtet worden, denn die Temporeduktion wurde – trotz abweichender Empfehlung im Lärmgutachten – aus Gründen der Strassenfunktion und der Verkehrssicherheit auf die Teilperimeter 3–5 beschränkt. Allerdings darf für die Bewertung der Leistungsfähigkeit einer Strasse nicht nur massgeblich sein, welche Anzahl von Fahrzeugen eine bestimmte Strecke während einer Zeitspanne durchlaufen können, sondern ist ebenso einer adäquaten Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden Rechnung zu tragen. Unter diesen Umständen ist es nicht zu beanstanden, dass eine zusätzliche Bewertung volkswirtschaftlicher Effekte der Reisezeitverluste für den motorisierten Individualverkehr bei der betroffenen Strasse nicht dokumentiert ist. Namentlich bezüglich der Verkehrssicherheit könnte es von vornherein nicht angehen, Abstriche wegen des dadurch bewirkten Reisezeitverlusts hinzunehmen. Sodann erweist sich auch die Besorgnis, dass Tempo 30 den rechtzeitigen Einsatz von

Notfall- bzw. Blaulichtorganisationen beeinträchtigte, angesichts der für sie einschlägigen Sondervorschriften der Strassenverkehrsgesetzgebung als unbegründet (vgl. BGr, 7. Juli 2023, 1C_513/2022, E. 3.6.2; 20. März 2018, 1C_117/2017, E. 7). Insgesamt waren vor diesem Hintergrund weitergehende gutachterliche Abklärungen zur Verkehrsqualität entbehrlich.

E. 8.6

Die Beschwerdeführenden rügen ferner eine mangelhafte Abklärung und Berücksichtigung der Auswirkungen auf den Ausweichverkehr. Im Verkehrsgutachten, Gesamtbeurteilung, wurde dargelegt, dass bei der fraglichen Temporeduktion auf den Teilperimetern 3–5 aufgrund des Strassenlayouts in der Gemeinde und der fast flächendeckenden Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen mit keinem lokalen Ausweichverkehr zu rechnen sei. Regional sei es zwar möglich, dass es zu vereinzelt Ausweichfahrten über die Gemeindegebiete von Erlenbach und Zollikon komme. Dieser Effekt wurde aber als vernachlässigbar angesehen. Vor Verwaltungsgericht haben die Beschwerdegegnerin und der Mitbeteiligte 1 im Hinblick auf das Risiko von Verkehrsverlagerungen auf den Schiedhaldensteig präzisiert, insofern gelte nicht nur ein Fahrverbot (mit Zubringerdienst [vgl. oben E. 2.3]), sondern dieser sei auch eng, unübersichtlich und gegenüber der Schiedhaldenstrasse vortrittsbelastet. Sollte wider Erwarten festgestellt werden, dass der Schiedhaldensteig als Ausweichroute benutzt werde, so könne dies mit vermehrten Kontrollen verhindert werden. Auch mit Bezug auf den vom Beschwerdeführer 1 behaupteten Ausweichverkehr über die Künsbacher Allmend und Limberg nach Forch hat die Beschwerdegegnerin bekräftigt, dass die Route via die Schiedhaldenstrasse nach der umstrittenen Temporeduktion die schnellste und attraktivste Verbindung bleibe. Ebenso wurde vernehmlassungsweise für andere Quartierstrassen in der Umgebung, so auch die Boglerenstrasse, ergänzt, dass diese teilweise sehr eng seien und sich nicht für eine Durchfahrt eignen würden. Die Ausführungen der Beschwerdegegnerin und des Mitbeteiligten 1 sind nachvollziehbar und vereinbar mit den Schlussfolgerungen des Verkehrsgutachtens. Unter diesen Umständen ist es nicht zu beanstanden, dass die Behörden namentlich keinen erheblichen Ausweichverkehr über den Schiedhaldensteig – trotz seiner deutlich geringeren Länge im Vergleich zum betroffenen Abschnitt über die Schiedhaldenstrasse – befürchten. Dem Vorwurf, dass das Verkehrsgutachten bezüglich Verkehrsverlagerungen auf mangelhaften Annahmen beruhe, kann nicht beigepflichtet werden.

E. 8.7

Im Ergebnis sind das Verkehrsgutachten und das Dokument Interessenabwägung – auch unter Einbezug des Lärmgutachtens – als vollständig und schlüssig zu beurteilen, sodass keine triftigen Gründe ersichtlich sind, um davon abzuweichen. Den Einwänden gegen das Verkehrsgutachten und die Interessenabwägung ist im Ergebnis kein Erfolg beschieden.

E. 9

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. 9.1

Im Hinblick auf die Eignung der Temporeduktion geht es darum, inwiefern diese eine Verminderung des Strassenlärms und eine Verbesserung der Verkehrssicherheit bewirkt.

E. 9.1.1

Für die Eignung zur Lärmsanierung genügt es, wenn die Massnahme eine gewisse bzw. spürbare Lärmsenkung bewirken kann; nicht vorausgesetzt ist, dass damit bereits eine Einhaltung der IGW erzielt werden kann (vgl. BGr, 2. März 2018, 1C_11/2017, E. 4.3.1). Auszugehen ist vorliegend von der zusammenfassenden Würdigung im Lärmgutachten, wonach eine wahrnehmbare Reduktion der Lärmbelastung bereits beim Belag AC8 sowie eine deutlich wahrnehmbare Reduktion der Lärmbelastung bei der Kombination mit einer Reduktion auf Tempo 30 bewirkt wird (vgl. oben E. 7.1). Unter diesen Umständen erweisen sich diese Massnahmen deshalb im Hinblick auf die angestrebte Lärmreduktion bezüglich des gesamten 1,1 km langen Abschnitts als geeignet.

E. 9.1.2

Im Verkehrsgutachten wurde der umstrittenen Temporeduktion in nachvollziehbarer Weise eine gute Wirkung zur Behebung der Sicherheitsdefizite bei den Teilperimetern 3–5 (wie verminderte Sichtweiten, Kurven, starkes Gefälle) bzw. zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zugebilligt (vgl. oben E. 8.3). Bei den Teilperimetern 1 und 2 des Verkehrsgutachtens wurde im Dokument Abschnittsbeurteilung von einer bedingten Eignung der umstrittenen Temporeduktion zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgegangen. Jedenfalls lässt sich dem Verkehrsgutachten nicht entnehmen, dass eine Temporeduktion für die Teilperimeter 1 und 2 im Hinblick auf die Verkehrssicherheit als zweckuntauglich angesehen worden wäre. Im Übrigen ist es im konkreten Fall auch nicht zu beanstanden, dass bereits der Temporeduktion mit einer geeigneten Signalisation (ohne flankierende verkehrsberuhigende Massnahmen) eine genügende Tauglichkeit zuerkannt worden ist (vgl. oben E. 8.4). Insgesamt ist die Eignung auch hinsichtlich Verkehrssicherheit für den ganzen 1,1 km langen Abschnitt gegeben.

E. 9.1.3

Demzufolge ist die Eignung unter dem Blickwinkel der Strassenlärmbelastung wie auch der Verkehrssicherheit zu bejahen.

E. 9.2

Im Hinblick auf die Erforderlichkeit ist daran zu erinnern, dass bereits im Ausgangszustand, aber auch noch mit der umstrittenen Temporeduktion IGW-Überschreitungen bei den anstossenden Liegenschaften bestehen (vgl. oben E. 7.2). Hinzu kommt, dass die Strassenanlage mit dem am 4. Oktober 2023 festgesetzten Strassenprojekt wesentlich geändert wird (vgl. oben E. 3.2.2) und damit die Pflicht zu einer Überprüfung der lärmrechtlichen Nachsanierung verbunden ist (vgl. oben E. 3.2.3). Ausserdem hat sich gezeigt, dass der Einbau eines besonders lärmarmen Strassenbelags Typ SDA4 und die Erstellung von Lärmschutzwänden aus sachlichen Gründen ausscheiden (vgl. oben E. 7.4). Auch ist es offensichtlich, dass sich mit einer bloss teilweisen Temporeduktion im Sinn der Beschwerdeführenden (wie nur bei der Spur bergwärts bzw. im Rahmen von Tempo 40) die gleiche Lärmsenkung nicht erreichen liesse (vgl. auch oben E. 7.3). Ebenso fällt eine Beschränkung der Temporeduktion auf Hauptverkehrszeiten oder Nachtstunden in nachvollziehbarer Weise ausser Betracht (vgl. oben E. 8.3). Mit anderen Worten sind keine in der Umsetzung weniger einschneidenden oder günstigeren Massnahmen ersichtlich, welche die gleiche Lärmreduktion bewirken würden wie die angeordnete Kombination mit

der umstrittenen Temporeduktion 30 und dem Strassenbelag AC8 lärmarm. Mit Blick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit mittels einer solchen Temporeduktion sind im Verkehrsgutachten erhebliche Sicherheitsdefizite hauptsächlich bei den Teilperimetern 3–5 und nicht konkret bei den Teilperimetern 1 und 2 identifiziert worden (vgl. oben E. 8.3 und 8.4). Die Notwendigkeit erscheint hinsichtlich Verkehrssicherheit nicht für den Teilperimeter ausgewiesen, bei dem letztlich keine Temporeduktion angeordnet worden ist. Immerhin sind die Voraussetzungen von Art. 108 SSV nach der Rechtsprechung alternativ und damit je für sich genügend (vgl. oben E. 5.3). Im Ergebnis reicht es an sich für die Erforderlichkeit aus, wenn diese bezüglich des Strassenlärms auf der gesamten 1,1 km langen Strecke und bezüglich der Verkehrssicherheit vor allem bei den erwähnten Teilperimetern erfüllt ist. Insofern kann sich die angefochtene Verkehrsanordnung auf Art. 108 Abs. 2 lit. a und lit. d SSV stützen.

E. 9.3

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. Dabei kann mit diesen Massnahmen die grundsätzlich gebotene Einhaltung der IGW auf dem angeordneten Streckenumfang für rund ein Drittel der bisher übermässigem Lärm ausgesetzten Liegenschaften bzw. Anwohner erzielt werden, und dieser Anteil könnte bei einer Variante für die gesamte 1,1 km lange Strecke auf rund die Hälfte dieser Liegenschaften bzw. Anwohner erhöht werden (vgl. oben E. 7.2). Damit verwirklicht der angeordnete Umfang in dieser Hinsicht die gebotene Lärmsanierung für einen grossen Teil im Vergleich zu dieser Variante. Eine solche Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit bildet zwar auf der gesamten 1,1 km langen Strecke einen Nachteil im Hinblick auf Fahrzeitverluste bzw. für den verkehrorientierten Charakter der Schiedhaldenstrasse. Jedenfalls verstärken bei den Teilperimetern, auf denen die Temporeduktion angeordnet worden ist, triftige Gründe der Verkehrssicherheit nochmals das Gewicht der Interessen an der umstrittenen Massnahme (vgl. oben E. 9.1.2). Es überzeugt, dass den Interessen der Verkehrssicherheit für diese Teilperimeter eine grosse Bedeutung zugemessen worden ist. Unter Einbezug der mit der Temporeduktion erzielten Vorteile für die Verkehrssicherheit ist insgesamt keine Verminderung der Leistungsfähigkeit der Schiedhaldenstrasse für den Individualverkehr anzunehmen (oben E. 8.5.4). Auch der öffentliche Busverkehr bleibt trotz dieser Temporeduktion im Urteilszeitpunkt aufgrund der mittlerweile erfolgten Angebotsanpassung attraktiv (vgl. oben E. 8.5.3). Ein allfälliger Ausweichverkehr dürfte als vernachlässigbar gering bewertet werden (vgl. oben E. 8.6). Die umstrittene Temporeduktion beeinträchtigt somit weder die Leistungsfähigkeit noch die Verkehrsqualität beim betroffenen Strassennetz in relevanter Weise. Bei einer gesamthaften Abwägung der Interessen ist es nicht zu beanstanden, dass den Interessen der Lärmreduktion und der Verbesserung der Verkehrssicherheit mittels der umstrittenen Temporeduktion auf dem betroffenen Strassenabschnitt der Vorrang eingeräumt worden ist; die entsprechende Reisezeitverlängerung ist als hinnehmbar zu bewerten. Demgegenüber sind für die Beibehaltung von Tempo 50 bei der Reststrecke, insbesondere vor dem Hintergrund der Strassenfunktion, ebenfalls haltbare Gründe gegeben, die trotz des Gebots der Lärmsanierung als überwiegend gewichtet werden durften; insoweit ist immerhin ein Strassenbelag Typ AC8 lärmarm gewährleistet. Bei der Beurteilung ist zudem zu berücksichtigen, dass alle Beschwerdeführenden sich bloss gegen die umstrittene Temporeduktion wehren und auch die vom Regierungsrat angepassten

Lärmerleichterungen nicht unter dem Blickwinkel der Lärmsanierung als zu wenig weitgehend kritisieren.

E. 9.4

Zusammengefasst hält der angefochtene Entscheid der gebotenen Rechts- und Ermessensüberprüfung im Ergebnis stand.

E. 10.1

Nach dem Gesagten ist auf die Beschwerde des Beschwerdeführers 2 nicht einzutreten. Die Beschwerden des Beschwerdeführers 1 und der Beschwerdeführenden 3 sind abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

E. 10.2

Gemäss § 65a Abs. 2 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 Satz 1 VRG tragen die Verfahrensbeteiligten die Kosten in der Regel entsprechend ihrem Unterliegen. Ergänzend zum Unterliegerprinzip kommt, unabhängig vom Ausgang des Verfahrens, das Verursacherprinzip zum Zug (vgl. Kaspar Plüss, Kommentar VRG, § 13 N. 55 ff.). Vorstehend wurde in den Erwägungen festgehalten, dass der angefochtene Entscheid Verfahrensmängel bezüglich der Anhörung zur Anpassung der Lärmsanierung (oben E. 4.3.3 und 4.3.4) und hinsichtlich der Sicherstellung der Verkehrsqualität beim öffentlichen Verkehr (oben E. 8.5.3) aufweist, die sich aber nicht auf den Verfahrensausgang auswirken. Deshalb sind in Anwendung des Verursacherprinzips ein Teil der Verfahrenskosten der Beschwerdegegnerin und dem Mitbeteiligten 1 zu überbinden (Plüss, § 13 N. 59). Die restlichen Verfahrenskosten sind den Beschwerdeführenden angesichts ihres Unterliegens aufzuerlegen. Insgesamt ist es unter Beachtung dieser Grundsätze gerechtfertigt, die Verfahrenskosten zu 1/9 dem Beschwerdeführer 2, zu je 2/9 dem Beschwerdeführer 1 und den Beschwerdeführenden 3 (letzteren unter solidarischer Haftung für ihren Anteil, § 14 VRG) sowie zu je 2/9 der Beschwerdegegnerin und dem Mitbeteiligten 1 aufzuerlegen.

E. 10.3

Mangels Obsiegens steht den Beschwerdeführenden auch die beantragte Parteientschädigung nicht zu (§ 17 Abs. 2 VRG). Hingegen ist den Mitbeteiligten 2 eine angemessene Parteientschädigung zuzusprechen (Plüss, § 17 N. 20 ff.). Diese ist auf insgesamt Fr. 3'600.- festzusetzen. Dabei ist die Tragung dieser Parteientschädigung den Beschwerdeführenden, der Beschwerdegegnerin und dem Mitbeteiligten 1 nach demselben Verteilungsschlüssel wie bei den Verfahrenskosten zu überbinden.

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