



G.-Nr. R2.2025.00023  
BRGE II Nr. 0128/2025

### Entscheid vom 26. August 2025

Mitwirkende      Abteilungspräsident Frank Martin Kessler, Ersatzrichter Florian Poppele,  
Baurichter Adrian Bergmann, Gerichtsschreiber Andreas Mahler

in Sachen      **Rekurrentin**  
AAG [...]  
vertreten durch [...]

gegen      **Rekursgegnerschaft**  
1. Baudirektion Kanton Zürich, Walchetur, Walcheplatz 2, Postfach,  
8090 Zürich  
2. Kantonspolizei Zürich, Verkehrspolizei-Spezialabteilung,  
Nordstrasse 44, Postfach, 8010 Zürich

**Mitbeteiligte**  
3. Stadt X [...]  
Nr. 3 vertreten durch Stadtrat X [...]

betreffend      Verfügung der Baudirektion Kanton Zürich Nr. 0539 vom 10. Januar 2025  
und Verfügung der Kantonspolizei Zürich vom 24. Januar 2025; Lärmsanie-  
rung Staatsstrassen, [...] Projektfestsetzung betreffend Schallschutzfenster  
in der Gemeinde X und Verkehrsanordnung betreffend Y-Strasse (Höchst-  
geschwindigkeit)

---

## **hat sich ergeben:**

### **A.**

Mit Verfügung vom 10. Januar 2025 setzte die Baudirektion Kanton Zürich das akustische Projekt Schallschutzfenster in der Gemeinde X fest (B-Strasse, C-Strasse, D-Strasse, Y-Strasse, E-Strasse), und wies die dagegen erhobenen Einsprachen ab, soweit sie darauf eintrat. In Bezug auf die im akustischen Projekt enthaltenen Gebäude mit verbleibenden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte wurden für die betreffenden lärmrelevanten Strassenabschnitte im Sinne von Art. 14 Lärmschutz-Verordnung (LSV) Erleichterungen gewährt. Die Eigentümerinnen und Eigentümer der Liegenschaften mit Alarmwert-Überschreitungen wurden verpflichtet, die Fenster lärmempfindlicher Räume gegen Schall zu dämmen. Die Eigentümerinnen und Eigentümer der Liegenschaften mit Belastungen zwischen dem Immissionsgrenzwert und dem Alarmwert, die sich für eine Sanierung der schalltechnisch ungenügenden Fenster entschieden haben, wurden verpflichtet, die betreffenden Fenster nach den geltenden Qualitätsanforderungen einbauen zu lassen bzw. allfällige Mängel beheben zu lassen. Die Kostenrückerstattung erfolge jeweils aufgrund der Bauabrechnung. Das Tiefbauamt wurde ermächtigt, die entsprechenden Rückerstattungen und Beiträge auszurichten.

Mit undatiertes Verfügung (publiziert am 24. Januar 2025) verfügte die Kantonspolizei Zürich als dauernde Verkehrsanordnung die Signalisation der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf der Y-Strasse (Liegenschaften Nrn. 91 bis 132), auf der E-Strasse (Y-Strasse bis Liegenschaft Nr. 27) und auf der D-Strasse (E-Strasse bis D-Strasse 24) in X.

### **B.**

Gegen diese Verfügungen erhob A AG mit Eingabe vom 20. Februar 2025 Rekurs beim Baurekursgericht des Kantons Zürich mit folgenden Anträgen:

- "1. Die angefochtenen Verfügungen seien aufzuheben und die Sache zur Durchführung eines koordinierten und umfassenden Einspracheverfahrens an die Vorinstanzen zurückzuweisen.

- 2.1. Eventualiter seien die angefochtenen Verfügungen dahingehend abzuändern, dass die Festlegung von Tempo 30 auch auf der Y-Strasse im Abschnitt Liegenschaft Nr. 91 bis Liegenschaft Nr. 167 gilt.
- 2.2. Eventualiter sei die angefochtene Festsetzungsverfügung – in Gutheissung der Einsprache der A AG, dahingehend zu ergänzen, dass auf der Y-Strasse im Abschnitt Liegenschaft Nr. 91 bis Liegenschaft Nr. 167 innert fünf Jahren ein lärmarmer Belag einzubauen ist, dessen lärmreduzierende Wirkung am Ende der Lebensdauer des Belags mindestens -3 dB zu betragen hat.
- 2.3. Eventualiter sei die Sache in Aufhebung von Disp.-Ziff. III. der angefochtenen Festsetzungsverfügung zur neuen Beurteilung von Erleichterungen an die Baudirektion des Kantons Zürich zurückzuweisen.
3. Es sei ein Augenschein vor Ort durchzuführen.
4. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Rekursgegnerin."

**C.**

Mit Verfügung vom 25. Februar 2025 wurde der Rekurseingang vorgemerkt und das Vernehmlassungsverfahren eröffnet.

**D.**

Mit Eingabe vom 21. März 2025 beantragte die Baudirektion unter Verweis auf den Mitbericht des Tiefbauamtes vom 14. März 2025 die Abweisung des Rekurses, soweit darauf einzutreten sei, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Rekurrentin. Sodann sei dem Rekurs die aufschiebende Wirkung zu entziehen.

Die Kantonspolizei beantragte mit Vernehmlassung vom 27. März 2025, auf den Rekurs sei nicht einzutreten, eventualiter sei er abzuweisen, alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Rekurrierenden.

**E.**

Mit Verfügung vom 17. April 2025 wurde das Gesuch um Entzug der aufschiebenden Wirkung abgewiesen.

Mit Replik vom 12. Mai 2025 bzw. Dupliken vom 28. Mai 2025 und 3. Juni 2025 hielten die Parteien an ihren Anträgen fest. Mit Datum 16. Juni 2025 reichte die Rekurrentin eine weitere Stellungnahme ein.

## **F.**

Auf die Vorbringen der Parteien wird, soweit zur Entscheidbegründung erforderlich, in den nachfolgenden Erwägungen Bezug genommen.

### **Es kommt in Betracht:**

#### **1.1.**

Zum Rekurs ist berechtigt, wer durch die Anordnung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (§ 21 Abs. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes [VRG]).

Die Rekurrentin ist Eigentümerin der Parzelle Kat.-Nr. 1 an der Y-Strasse 148 in X. Die Liegenschaft befindet sich im Perimeter des angefochtenen akustischen Projekts Schallschutzfenster und ist von übermässigen Strassenlärmimmissionen betroffen. Die Rekurrentin hat daher gemäss Dispositivziffer V der angefochtenen Verfügung der Baudirektion Anspruch auf einen Kostenbeitrag an freiwillig eingebaute Schallschutzfenster. Sie ist somit als Adressatin des angefochtenen Beschlusses im Sinne von § 21 Abs. 1 Verwaltungsrechtspflegegesetz (VRG) ohne Weiteres zur Rekurerhebung gegen die Verfügung der Baudirektion grundsätzlich legitimiert. Soweit dies bezüglich einzelner Anträge nicht zutrifft, wird dies noch darzulegen sein.

#### **1.2.**

Mit der angefochtenen Verfügung der Kantonspolizei wurde im Bereich der rekurrentischen Liegenschaft implizit auf die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit verzichtet. Dies ergibt sich insbesondere aus der Vernehmlassung der Kantonspolizei, wonach das Verkehrsgutachten grundsätzlich auch diesen Abschnitt als geeignet für Tempo 30 erachte, allerdings könne die

Temporeduktion in diesem Bereich nicht sinnvoll kurzfristig, also ohne bauliche Massnahmen, umgesetzt werden, sondern bedinge eine Umgestaltung des Strassenraumes mit baulichen Massnahmen. Im jetzigen Zeitpunkt sei die Festsetzung von Tempo 30 vor dem Hintergrund der damit einhergehenden zu planenden und umzusetzenden baulichen Massnahmen nicht zweck- und verhältnismässig. Die Rekurrentin ist davon betroffen, weil sich die Lärmbelastung ihrer Liegenschaft nicht reduziert.

Entgegen der Auffassung der Kantonspolizei ist unerheblich, dass der Lärm für die Rekurrentin als juristische Person nicht schädlich oder lästig im Sinne einer gesundheitlichen Beeinträchtigung ist. § 21 Abs. 1 VRG nennt als Legitimationsvoraussetzungen einerseits das Berührtsein und andererseits das schutzwürdige Interesse an der Aufhebung oder Änderung der angefochtenen Anordnung. Diese beiden Voraussetzungen sind eng miteinander verknüpft. Sie bilden die sogenannte materielle Beschwerde (Martin Bertschi, in: Kommentar VRG, 3. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2014, § 21 Rz. 10 ff. und 53 ff., auch zum Folgenden). Das Erfordernis des Berührtseins beinhaltet, dass der Rekurrent in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zum Streitgegenstand stehen und stärker als beliebige Dritte oder die Allgemeinheit von diesem betroffen sein muss. Dies trifft vorliegend bei der Rekurrentin aufgrund ihrer Eigentümerstellung zu.

Das vom Gesetz alsdann verlangte schutzwürdige Interesse (Anfechtungsinteresse) setzt voraus, dass der Rekurrent mit der Gutheissung des Rekurses einen Nutzen erlangt bzw. einen Nachteil abwendet. Das Anfechtungsinteresse kann rechtlicher oder tatsächlicher Natur sein. Das Kriterium der Schutzwürdigkeit zeigt indes an, dass nicht jedes beliebige Interesse anerkannt wird. Ob ein Interesse schutzwürdig ist, ergibt sich aus seiner rechtlichen Würdigung. Das aufgrund der lärmrechtlichen Vorschriften gegebene öffentliche Interesse an der Vermeidung von übermässigem Lärm spiegelt sich im privaten Interesse, vor solchen Immissionen geschützt zu werden. Der verlangte legitimationsbegründende Nutzen kann auch wirtschaftlicher Art sein, vorliegend etwa die Wertsteigerung der Liegenschaft infolge eines besseren Wohnkomforts oder bessere Nutzungsmöglichkeiten ohne lärmrechtliche Einschränkungen.

Somit ist die Rekurrentin auch zur Anfechtung der Verfügung der Kantonspolizei grundsätzlich legitimiert. Soweit dies in Bezug auf einzelne Anträge

nicht zutrifft, wird dies nachfolgend darzulegen sein. Mit diesem Vorbehalt und da die übrigen Prozessvoraussetzungen erfüllt sind, ist auf den Rekurs grundsätzlich einzutreten.

## **2.**

Es wird die Durchführung eines Augenscheins beantragt (vgl. § 7 VRG). Das Baurekursgericht hat unbesehen von Parteianträgen nur dann einen Augenschein durchzuführen, wenn die Verhältnisse vor Ort zwar entscheidrelevant, auf Grund der Akten aber noch unklar sind. Diese Voraussetzung ist vorliegend nicht erfüllt, so dass kein Augenschein durchzuführen war.

## **3.1.**

Die Rekurrentin moniert, der angefochtenen Festsetzungsverfügung sei keine Begründung dafür zu entnehmen, weshalb auf eine Ausdehnung des Tempo 30-Bereichs, wie ihn die Rekurrentin mit ihrer Einsprache beantragt habe, verzichtet werden solle. Stattdessen werde dazu auf die Verfügung der Kantonspolizei betreffend Verkehrsanordnung verwiesen und auf die Einsprache insoweit "mangels Zuständigkeit" nicht eingetreten. Auch der angefochtenen Verkehrsanordnung lasse sich jedoch keine Begründung für die Begrenzung des Tempo 30-Bereichs entnehmen. Die Kantonspolizei setze sich einzig mit verkehrlichen Aspekten auseinander. Somit hätten sich weder das Tiefbauamt noch die Kantonspolizei mit den Argumenten auseinandergesetzt, welche die Rekurrentin in ihrer Einsprache vorgebracht habe. Es gehe nicht an, dass sie auf eine umfangreich begründete Einsprache mit keinem Wort eingegangen werde. Dadurch sei das rechtliche Gehör verletzt worden.

Soweit in der angefochtenen Festsetzungsverfügung von einer "umfassenden Interessenabwägung" die Rede sei (Festsetzungsverfügung, S. 3), ändert dies nichts am Begründungsmangel. Erstens würden keinerlei Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass eine solche Interessenabwägung vorgenommen worden sei. Zweitens werde nicht erläutert, welche Interessen dabei berücksichtigt, wie sie gewichtet und wie letztlich gegeneinander abgewogen worden sei (Art. 3 RPV). Drittens beziehe sich der fragliche Hinweis nur auf die Strassenabschnitte, in welchen Tempo 30 eingeführt werden solle, nicht aber auf den hier interessierenden angrenzenden Abschnitt.

### **3.2.1.**

Der Anspruch auf rechtliches Gehör gemäss Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung (BV) verpflichtet die Behörde, dass sie die Vorbringen des vom Entscheid in seiner Rechtsstellung Betroffenen auch tatsächlich hört, prüft und in der Entscheidungsfindung berücksichtigt. Daraus folgt die Verpflichtung der Behörde, ihren Entscheid zu begründen. Dabei ist es nicht erforderlich, dass sie sich mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzt und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegt. Vielmehr kann sie sich auf die für den Entscheid wesentlichen Punkte beschränken. Die Begründung muss so abgefasst sein, dass sich der Betroffene über die Tragweite des Entscheids Rechenschaft geben und ihn in voller Kenntnis der Sache an die höhere Instanz weiterziehen kann. In diesem Sinn müssen wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sich die Behörde hat leiten lassen und auf die sich ihr Entscheid stützt (vgl. zum Ganzen BGE 143 III 65, E. 5.2).

### **3.2.2.**

Was die Begründung der im akustischen Projekt Schallschutzfenster berücksichtigten Sanierungsmassnahmen anbelangt, beschränken sich die Erwägungen in der angefochtenen Verfügung im Wesentlichen auf eine Aufzählung der Massnahmen. Die Überlegungen, die zur Berücksichtigung bzw. Ausserachtlassung von Sanierungsmassnahmen geführt haben (darunter die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit), ergeben sich aus den für jedermann einsehbaren Unterlagen des festgesetzten akustischen Projekts Schallschutzfenster.

Allerdings ist bezüglich der Temporeduktion zu konstatieren, dass im akustischen Projekt, "Bericht Schallschutzfenster, Temporeduktion und lärmärmer Belag" (act. 9.2, Ziff. 4.1.2.) lediglich festgehalten wird, dass eine "kantonsinterne Interessenabwägung" basierend auf den Lärm- und Verkehrsgutachten stattgefunden habe. Gründe, weshalb im Bereich der rekurrentischen Liegenschaft keine Temporeduktion berücksichtigt wurde, werden nicht genannt, auch nicht im Zusammenhang mit den Erleichterungsanträgen (Ziff. 4.3.) und ebenso wenig im betreffenden Erleichterungsantrag selbst (Beilage 2 zum Bericht Schallschutzfenster, act. 9.3., Ziff. 5). Einzig aus dem Verkehrsgutachten Y-Strasse West (act. 9.9, Ziff. 5) erhellt, dass auch im fraglichen Abschnitt der Y-Strasse eine Temporeduktion empfohlen wird, aber erst langfristig, weil dazu der Strassenraum umgestaltet werden muss.

Zumal das Verkehrsgutachten nicht zu den festgesetzten Projektunterlagen zählt, erweist sich die Begründung des angefochtenen Entscheids in Bezug auf die Nichtberücksichtigung einer Temporeduktion im Bereich der rekurrentischen Liegenschaft als ungenügend. Gleiches gilt für die Begründung der Einsprache der Rekurrentin, in der lediglich auf "das eingeholte Gutachten" verwiesen wird.

### **3.2.3.**

Eine Verletzung des rechtlichen Gehörs kann jedoch geheilt werden, wenn sie nicht besonders schwer wiegt und die unterlassene GehörsGewährung in einem Rechtsmittelverfahren nachgeholt wird, das eine Prüfung im gleichen Umfang wie durch die Vorinstanz gestattet. Von einer Rückweisung ist so dann selbst bei einer schwerwiegenden Verletzung des rechtlichen Gehörs abzusehen, wenn und soweit die Rückweisung zu einem formalistischen Leerlauf und damit zu unnötigen Verzögerungen führen würde, die mit dem Interesse der betroffenen Partei an einer beförderlichen Beurteilung der Sache nicht zu vereinbaren wären (VB.2023.00536 vom 30. Januar 2025, E. 3.2.).

Die Kantonspolizei äusserte sich in ihrer Rekursantwort einlässlich zur Frage der Ausdehnung der Tempo-30-Zone (s. E. 6.3.). Damit kann der Begründungsmangel als geheilt gelten. Im Übrigen würde die Rückweisung zu einem formalistischen Leerlauf führen. Wie noch auszuführen sein wird, zielt das angefochtene akustische Projekt Schallschutzfenster nicht auf die Lärm-sanierung der Strassen, insbesondere im streitbetroffenen Abschnitt, sondern auf die Festlegung von Schallschutzfensterbeiträgen bzw. auf die Pflicht zum Einbau von Schallschutzfenstern. Sanierungsmassnahmen an der Strasse oder ein für deren spätere Umsetzung verbindliches, gesamtheitliches Sanierungskonzept werden nicht festgelegt. Die Baudirektion hätte somit auf die im Einspracheverfahren gestellten Anträge betreffend Verlängerung der Tempo 30 Strecke und Einbau eines lärmarmen Belags nicht eintreten müssen, da diese Massnahmen nicht Gegenstand des akustischen Projekts Schallschutzfenster sind. Im Rahmen des akustischen Projekts Schallschutzfenster hätte höchstens verlangt werden können, dass die betreffenden Massnahmen bei der Lärmermittlung berücksichtigt werden.

#### 4.1.

Die Rekurrentin macht eine Verletzung des Koordinationsgebots geltend, weil die Eröffnung der Festsetzungsverfügung zeitlich nicht mit der Publikation der Verkehrsanordnung koordiniert worden sei. Die Beurteilung eines Lärmsanierungsprojekts bedürfe der umfassenden materiellen Koordination, insbesondere zwischen Temporeduktionsmassnahme und Strassenprojekt. Das Prinzip der ganzheitlichen Betrachtungsweise (Art. 8 USG) verlange eine Gesamtschau zur Frage der Emissionsbegrenzung. Dies sei auch vorliegend der Fall, solle doch das Konzept einer umfassenden Lärmsanierung umgesetzt werden.

#### 4.2.

Das angefochtene akustische Projekt Schallschutzfenster hat wie erwähnt nicht die Lärmsanierung der Strassen zum Gegenstand, weshalb die Projektfestsetzung nicht mit der gleichzeitig als Lärmschutzmassnahme angeordneten Temporeduktion hätte koordiniert werden müssen (s. dazu die nachfolgenden Ausführungen unter E. 6.4.2. f.).

Im Übrigen endete die Rekursfrist der Verfügung der Baudirektion gemäss der Rekurrentin am 5. März 2025, diejenige der Verfügung der Kantonspolizei am 24. Februar 2025. Die Rekurrentin erhob gegen beide Anordnungen rechtzeitig Rekurs. Hinsichtlich der formellen Koordination der beiden Verfahren wird nicht dargelegt und ist nicht ersichtlich, welche Nachteile der Rekurrentin durch die zeitlich neun Tage auseinanderfallenden Rechtsmittelfristen entstanden sind. Ohnehin verstösst es gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung nicht gegen die Koordinationspflicht, wenn Verfügungen wenige Tage hintereinander eröffnet und somit gleichzeitig angefochten werden (BGr 1C\_529/2014 vom 13. Oktober 2015, E. 2.5). Es reicht aus, wenn die Rechtsmittelfristen teilweise überlappen (BGr 1C\_617/2017 vom 25. Mai 2018, E. 2.1 f.). Darauf ist somit nicht weiter einzugehen.

Eine materielle Koordination ist, obwohl nicht zwingend notwendig, erfolgt. Die angeordnete Tempo-30-Zone stimmt mit der diesbezüglich im akustischen Projekt Schallschutzfenster berücksichtigten Massnahme überein.

Somit ist Antrag 1 auf Aufhebung der angefochtenen Verfügungen und Rückweisung zur Durchführung eines koordinierten Einspracheverfahrens abzuweisen.

## 5.1.

Nachfolgend zu prüfen ist der Eventualantrag 2.1., soweit er die Verfügung der Kantonspolizei betrifft. Die Rekurrentin verlangt aus Lärmschutzgründen die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in einem zusätzlichen Strassenabschnitt.

Der vorliegend streitbetroffene Strassenabschnitt gilt nach Art. 7 Abs. 7 USG sowie Art. 2 Abs. 1 LSV als bestehende ortsfeste Anlage. Art. 16 USG statuiert eine Sanierungspflicht für sogenannte Altanlagen, d.h. solche, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Umweltschutzgesetzes am 1. Januar 1985 schon vorhanden waren und die den Vorschriften dieses Gesetzes oder den Umweltvorschriften anderer Bundesgesetze widersprechen. Vorliegend handelt es sich um eine solche Altanlage. Nach Art. 13 LSV müssen ortsfeste Anlagen, die wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (IGW) beitragen, saniert werden (Abs. 1). Die Anlagen sind so weit zu sanieren: a. als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist, und b. dass die IGW nicht überschritten werden (Abs. 2). Art. 17 Abs. 1 USG bestimmt, dass die Behörden Erleichterungen gewähren, wenn eine Sanierung im Einzelfall unverhältnismässig wäre (vgl. auch Art. 14 Abs. 1 LSV). Gemäss Art. 20 Abs. 1 USG sind 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 (VB.2022.00528 vom 20. April 2024, E. 2.1, u.a. mit Hinweis auf BGr 1C\_350/2019 vom 16. Juni 2020, E. 4.2, und BGr 1C\_11/2017 vom 2. März 2018, E. 4.2).

Das Art. 8 USG zugrundeliegende Prinzip der ganzheitlichen Betrachtungsweise verlangt eine Gesamtschau zur Frage der Emissionsbegrenzung aus Projekten, die einen engen räumlichen, zeitlichen und funktionalen Zusammenhang aufweisen. Die Massnahmen zur Lärmsanierung von Strassen und allfällige Erleichterungen sind daher anhand eines gesamtheitlichen Konzepts festzulegen. Wird mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit die Massnahme einer umfassenden Lärmsanierung umgesetzt, besteht eine Koordinationspflicht zwischen Temporeduktionsmassnahme und dem

Strassenprojekt, welches die weiteren Massnahmen und allenfalls Erleichterungen vorsieht. Sodann ist für die koordinierte Publikation und Entscheideröffnung zu sorgen, sodass ein einheitliches Rechtsmittelverfahren gewährleistet ist (VB.2022.00528, E. 5.3. ff).

## **5.2.**

Die "zur Verbesserung der Lärmsituation" von der Kantonspolizei verfügte Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit erfolgte zwar im Rahmen des (umfassenden) Strassenlärmsanierungsprogramms für die Region F (RRB Nr. 271/2014) und gestützt auf die für die Stadt X erstellten Lärmgutachten, aber losgelöst von weiteren, in einem ordentlichen Lärmsanierungsprojekt (Strassenprojekt) festzusetzenden Massnahmen (von welchen im vorliegenden Fall auszugehen ist; mithin erschöpfen sich die erforderlichen Sanierungsmassnahmen soweit absehbar nicht in der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit; s. "Bericht Schallschutzfenster, Temporeduktion und lärmärmer Belag", Ziff. 4 [act. 9.2], und "Lärmgutachten Temporeduktion und lärmärmer Belag" [act. 9.17]). Wie bereits erwähnt und noch auszuführen sein wird, zielt das mit der Verkehrsanordnung koordinierte akustische Projekt Schallschutzfenster nicht im genannten Sinn auf die Lärmsanierung der Strassen.

Wie ausgeführt, ist die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit als Lärmsanierungsmassnahme mit dem jeweiligen Strassenprojekt, welches die weiteren Massnahmen und allenfalls Erleichterungen vorsieht, zu koordinieren. Die hier angefochtene Verkehrsanordnung leidet mangels einer solchen Koordination aber nicht an einem derart schwerwiegenden und offensichtlichen Verfahrensfehler, dass er als nichtig erachtet werden dürfte. Er erweist sich lediglich als anfechtbar (VB.2022.00528, E. 6.2).

## **5.3.**

Die angefochtene Verkehrsanordnung wurde wie gesagt nicht mit einem Strassenprojekt, welches die weiteren Lärmsanierungsmassnahmen und allenfalls Erleichterungen vorsieht, koordiniert. Ob die Geschwindigkeit aus Lärmschutzgründen auch im Abschnitt Y-Strasse Nr. 91 bis 167 auf 30 km/h herabzusetzen ist, kann nach dem oben Ausgeführten erst bei der Umsetzung eines umfassenden Lärmsanierungskonzepts mittels eines Strassenprojekts und allfälligen Temporeduktionsmassnahmen beurteilt werden. Nur so kann die Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit von Massnahmen zur

Lärmsanierung mit der gebotenen Gesamtbetrachtung geprüft werden, namentlich die Kombination von Massnahmen, etwa die Temporeduktion bei gleichzeitigem Einbau eines lärmarmen Belags, eine allfällige zeitlich etappierte Realisierung der Massnahmen und die Gewährung von Erleichterungen nach Art. 14 LSV.

Aus diesen Gründen ist auf den Eventualantrag 2.1 in Bezug auf die angefochtene Verkehrsordnung der Kantonspolizei nicht einzutreten. Eine allfällige künftige Erweiterung der Tempo-30-Zone bis zur Liegenschaft Y-Strasse 167 wird durch die angefochtene Verkehrsordnung nicht negativ präjudiziert. Gegen die noch ausstehende Festsetzung der umfassenden Lärmsanierung mittels Strassenprojekt, gegebenenfalls koordiniert mit einer Verkehrsordnung zur Temporeduktion, wird der Rekurrentin der Rechtsweg offenstehen. Damit sind ihre Rechtsschutzinteressen gewahrt.

Nachfolgend werden die weiteren Rügen in Bezug auf die Verfügung der Baudirektion geprüft.

#### **6.1.**

Die Rekurrentin hält die Beschränkung des Tempo 30-Bereichs für unsachgemäss. Die Abgrenzung der betreffenden Strassenabschnitte sei nicht nachvollziehbar. Es lasse sich nicht erkennen, inwiefern sich die Verhältnisse im Bereich der Liegenschaft der Rekurrentin anders darstellen sollen als 200 m weiter südöstlich an der Y-Strasse oder an der E-Strasse. Auch in verkehrlicher Hinsicht stellten sich die Verhältnisse in der hier betroffenen "Raumkammer B" gemäss dem Verkehrsgutachten im Wesentlichen gleich dar wie in der "Raumkammer A", wo Tempo 30 eingeführt werden solle. Das Verkehrsgutachten komme denn auch bei der "Raumkammer B" zum Schluss, dass der Abschnitt für Tempo 30 geeignet sei (Verkehrsgutachten, S. 40 und S. 43).

Aus der Gebäudeliste "Übersicht" der Gemeinde X (S. 39) ergebe sich, dass bei der Liegenschaft der Rekurrentin und bei praktisch allen weiteren Liegenschaften zwischen dem Kreisel (km 27.921) und dem Punkt, wo die Y-Strasse an das SBB-Trasse stosse (km 27.34; nordwestlich des Bahnübergangs) die Immissionsgrenzwerte sowohl am Tag als auch in der Nacht überschritten seien. Bei einzelnen Liegenschaften sei sogar der Alarmwert

überschritten. Unter diesen Umständen seien primär Massnahmen an der Quelle zu prüfen (Art. 13 LSV). Dass die Voraussetzungen für Erleichterungen (Art. 14 Abs. 1 LSV) gegeben wären, könne den angefochtenen Verfügungen nicht entnommen werden und sei auch sonst nicht ersichtlich.

Die Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h dränge sich gerade an einem derart zentralen Ort im Bereich der Kernzone mit beidseitig zahlreichen strassensäumenden Einfahrten und Parkplätzen und grossem Fussgängeraufkommen geradezu auf. Die im Bericht erwähnten Lärm- und Verkehrsgutachten würden bestätigen, dass die Kombination der beiden von der Rekurrentin beantragten Massnahmen sowohl aus Sicht des Lärmschutzes als auch aus verkehrlicher Sicht zweckmässig und verhältnismässig seien (Lärmgutachten, Seiten 33 und 40 f.).

Die Rekurrentin moniert auch einen unzulässigen Aufschub des Einbaus eines lärmarmen Belags. Die Baudirektion weise darauf hin, der Einbau eines lärmarmen Belags sei "mit der nächsten Strasseninstandsetzung geplant", was "ungefähr 2034 der Fall" sein solle (Festsetzungsverfügung, S. 4). Diese vage Absichtserklärung entbehre der notwendigen Klarheit und Verbindlichkeit. Es sei im Dispositiv der angefochtenen Festsetzungsverfügung verbindlich vorzugeben, dass im fraglichen Abschnitt der Einbau eines lärmarmen Belags innert fünf Jahren zu erfolgen habe.

## **6.2.**

Die Baudirektion entgegnet, gemeinsam mit der Kantonspolizei sei eine Temporeduktion auf 30 bzw. 50 km/h abgeklärt worden. Für die Anordnung von Temporeduktionen sei die Kantonspolizei zuständig, weshalb auf die Einsprache in diesem Punkt nicht eingetreten worden sei.

Die Wirkung von lärmarmen Belägen werde im Lärmsanierungsprojekt nur berücksichtigt, wenn der Einbau innerhalb von 5 Jahren erfolge. Im vorliegenden Abschnitt der Y-Strasse sei das nicht der Fall. Ein vorzeitiger Ersatz des bestehenden Strassenbelags innerhalb der nächsten fünf Jahre werde aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen sowie wegen den verkehrlichen Auswirkungen der Baustelle abgelehnt.

### **6.3.**

Die Kantonspolizei bringt vor, die Festlegung des Tempo 30-Abschnittes der Y-Strasse sei namentlich gestützt auf die Erkenntnisse des Lärm- sowie des Verkehrsgutachtens vom 13. Juni 2022 bzw. 3. Dezember 2021 erfolgt. Demgemäss würden sowohl in der Raumkammer A wie auch in der Raumkammer B IGW-Überschreitungen auftreten. Der Perimeter zwischen Y-Strasse Liegenschaft Nr. 91 bis Liegenschaft Nr. 132 (Raumkammer A) sei aufgrund der örtlichen Gegebenheiten als geeignet erachtet worden für eine schnelle Umsetzung der Geschwindigkeitsreduktion (Gutachten Ziff. 5.1.1). Eine schnelle Umsetzung bedeute, dass sie ohne grundlegende Veränderung des Strassenquerschnitts und somit ohne bauliche Massnahmen erfolge und die Temporeduktion ausschliesslich mit Signalisation und Markierung umgesetzt werden könne. Nach der Liegenschaft Y-Strasse Nr. 132 (Raumkammer B, einschliesslich die rekurrentische Liegenschaft Nr. 148) veränderten sich entgegen den Vorbringen der Rekurrentin die baulichen Gegebenheiten, mithin fehle eine durchgehende beidseitige Bebauung der Y-Strasse, die Strasse sei teilweise deutlich schmaler. Grundsätzlich erachte das Verkehrsgutachten auch diesen Abschnitt als geeignet für Tempo 30, allerdings könne die Temporeduktion in diesem Bereich nicht sinnvoll kurzfristig, also ohne bauliche Massnahmen, umgesetzt werden, sondern bedinge eine Umgestaltung des Strassenraumes mit baulichen Massnahmen. Betreffend die langfristige Umsetzung sei bereits ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet worden (vgl. Ziff. 5.3 des Lärmgutachtens). Im jetzigen Zeitpunkt sei die Festsetzung von Tempo 30 in der Raumkammer B vor dem Hintergrund der damit einhergehenden zu planenden und umzusetzenden baulichen Massnahmen nicht zweck- und verhältnismässig.

### **6.4.1.**

Nach Art. 13 Abs. 1 LSV sind ortsfeste Anlagen, namentlich Strassen, die wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen, zu sanieren. Können die Alarmwerte wegen gewährten Erleichterungen (Art. 14 LSV) nicht eingehalten werden, so verpflichtet die Vollzugsbehörde die Eigentümer der lärmbelasteten Gebäude, die Fenster lärmempfindlicher Räume gegen Schall zu dämmen (Art. 15 Abs. 1 LSV).

Mit Beschluss RRB Nr. 271 vom 5. März 2014 beauftragte der Regierungsrat die Baudirektion, das Strassenlärmsanierungsprogramm für die Region F im Sinne der Erwägungen durchzuführen. Als Grundlage für die nachfolgende

weitere Projektierung des Lärmschutzes sei zunächst ein Plan und Bericht zur Machbarkeit von Lärmschutzmassnahmen zu erstellen ("Beurteilungsplan Machbarkeit"). Anschliessend seien die Massnahmen im Detail zu dimensionieren und pro Gemeinde einzelne Projekte zu erarbeiten. Konkret bedeute dies, dass die für den Lärmschutz zuständige Fachstelle der Baudirektion die Planung der akustischen Projekte für Lärmschutzwände in Anwendung der §§ 12 und 13 des Strassengesetzes (StrG), die Ermittlung des Sanierungsumfangs für die notwendigen Schallschutzfenster und den Einbau und die Kostenrückerstattung für die Schallschutzfenster und die Schalldämmlüfter leiten werde. Gestützt auf die akustischen Lärmsanierungsprojekte erfolge die Projektierung, öffentliche Auflage und Projektfestsetzung der konkreten Lärmschutzwände in Anwendung von §§ 15–18 StrG. Die Kosten für den Einbau von Schallschutzfenstern an stark belasteten Liegenschaften mit Alarmwertüberschreitungen würden den Gebäudeeigentümern und -eigentümern zu 100 % rückerstattet (Pflichtteil). Hingegen würden gemäss RRB Nr. 1169/2008 bei Liegenschaften, deren Belastung zwischen Immissionsgrenzwert (IGW) und Alarmwert liege, nur lärmabhängige, freiwillige Beiträge an eine vom Eigentümer durchgeführte Fenstersanierung ausgerichtet (Beitragsteil).

Mit Beschluss vom 9. März 2022 (RRB 396/2022, act. 9.18) stimmte der Regierungsrat der vorzeitigen Auszahlung der Beiträge an die Kosten für Schallschutzfenster zu. In den noch nicht sanierten Gemeinden sollen die Schallschutzfensterbeiträge vorgängig zum ordentlichen Lärmsanierungsprojekt geprüft, verfügt und ausbezahlt werden. Ziel sei es, in den noch nicht sanierten Gemeinden die Schallschutzfenster bis Ende 2024 einzubauen und die entsprechenden Beiträge zu leisten. Damit werde dem Umstand Rechnung getragen, dass der Kanton die vom Bundesrecht vorgegebene Frist zur Lärmsanierung bei 25 % der Zürcher Landgemeinden nicht habe einhalten können. Bis das ordentliche Lärmschutzprojekt festgesetzt und im Rahmen eines Strassenprojekts umgesetzt werden könne, würden noch etliche Jahre vergehen. So lange verblieben die Anwohnerinnen und Anwohner ohne jeglichen Lärmschutz. Diese unbefriedigende Situation werde verbessert, indem die Kosten und Beiträge für Schallschutzfenster vorgängig und *losgelöst vom ordentlichen Lärmsanierungsprojekt* geprüft, verfügt und ausbezahlt würden. Als Grundlage diene ein akustisches Projekt, das eine Gebäudeliste mit den Lärmbelastungen, den anspruchsberechtigten Fenstern sowie den Kosten für die einzubauenden Schallschutzfenster enthalte.

Den Berechtigten werde die Höhe des Beitrags mittels Verfügung mitgeteilt. Darin würden sie darauf hingewiesen, dass die Beiträge ohne präjudizierende Wirkung und unabhängig vom ordentlichen Lärmsanierungsprojekt ausbezahlt würden, das zu einem späteren Zeitpunkt erfolge.

#### **6.4.2.**

Mit der vorliegend angefochtenen Projektfestsetzung nach §§ 15 und 16 Strassengesetz wurde in der Stadt X das akustische Projekt Schallschutzfenster "gemäss den bei den Akten liegenden Projektunterlagen" festgesetzt (Dispositivziffer I). In Bezug auf die im akustischen Projekt Schallschutzfenster enthaltenen Gebäude wurden "für die betreffenden lärmrelevanten Strassenabschnitte im Sinne von Art. 14 LSV" Erleichterungen gewährt (Dispositivziffer III). Die "bei den Akten liegenden Projektunterlagen" werden in der angefochtenen Verfügung nicht näher spezifiziert. Aufgrund der Erwägungen, der Vernehmlassung der Vorinstanz und der eingereichten Akten handelt es sich dabei um das "Akustische Projekt, Bericht Schallschutzfenster" vom 2. Mai 2024 (act. 9.2) mit den Erleichterungsanträgen (Beilage 1, act. 9.3), den Objektblättern (Beilagen 2 und 3, act. 9.4 und 9.5) und weiteren Beilagen.

In der angefochtenen Verfügung wird der Umfang des akustischen Projekts Schallschutzfenster wie folgt umschrieben (Erwägungen Ziff. 2): Das akustische Projekt Schallschutzfenster umfasse alle Gebäude mit IGW-Überschreitungen und Anspruch auf Sanierungsmassnahmen auf den Staatsstrassen in X (ohne G und H). Es dokumentiere die Lärmbelastungen, die geprüften Massnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg, die Erleichterungsanträge für die Strassenabschnitte sowie die Kostenschätzung für Schallschutzfenster bei Überschreitung der Alarmwerte und für freiwillige Fensterbeiträge bei IGW-Überschreitungen.

Betreffend Sanierungsmassnahmen an der Quelle wird ausgeführt, lärmarme Beläge seien auf allen Abschnitten mit Grenzwertüberschreitungen als technisch machbar beurteilt worden. Sodann werden diejenigen Abschnitte aufgelistet, die im streitbetroffenen Projekt berücksichtigt worden seien. Auf den verbleibenden Abschnitten erfolge der Einbau im nächsten Erneuerungszyklus, weshalb er nicht berücksichtigt werde. Weiter werden die Strassenabschnitte genannt, in denen eine Temporeduktion auf 30 km/h bzw. 50 km/h als Lärmsanierungsmassnahme "im Rahmen des Lärmsanierungs-

projektes" als verhältnismässig beurteilt wurden. Betreffend Sanierungsmassnahmen auf dem Ausbreitungsweg wird eine bereits realisierte Lärmschutzwand genannt. Die restlichen Lärmschutzwände seien aus verschiedenen Gründen verworfen worden.

Dem akustischen Projekt Schallschutzfenster vom 2. Mai 2024 (act. 9.2.) ist folgendes zu entnehmen: "Im vorliegenden Bericht des akustischen Projektes "Schallschutzfenster" wird der Umfang von Schallschutzmassnahmen an Gebäuden mit IGW-Überschreitungen – d.h. die Kosten für Sanierungen und Rückerstattungen von Schallschutzfenstern – ermittelt und dokumentiert. Zudem werden für die Strassenabschnitte entlang dieser Gebäude Erleichterungen nach Art. 14 LSV beantragt" (act. 9.2, Kap. 1).

Das angefochtene Projekt zielt mithin nicht auf die Lärmsanierung der Strassen, sondern auf die Festlegung von Schallschutzfensterbeiträgen bzw. auf die Ermittlung der anspruchsberechtigten Räume bzw. Fenster. Dies im Sinne des oben erwähnten Regierungsratsbeschlusses vom 9. März 2022 (RRB 396/2022) zwecks vorzeitiger Auszahlung von Schallschutzfensterbeiträgen. Im Rahmen des streitbetroffenen akustischen Projekts Schallschutzfenster wurde zunächst die Lärmbelastung ermittelt, die nach Ausführung von in den nächsten fünf Jahren geplanten Massnahmen verbleibt (Einbau lärmarmen Beläge, reduzierte Höchstgeschwindigkeit). Zur Beurteilung betreffend Temporeduktionen wird festgehalten (Ziff. 4.1.2. am Schluss), diese sei im Rahmen des "Lärmsanierungs-Projektes" (gemeint ist das streitbetroffene akustische Projekt Schallschutzfenster, act. 9.2., Ziffer 4) vorgenommen worden und könne nicht auf andere Projekte wie Strassensanierungen, Betriebs- und Gestaltungskonzepte etc. übertragen werden.

#### **6.4.3.**

Auf die oben dargelegte Weise wurde abgeklärt, mit welchen Schallschutzmassnahmen die Strassenabschnitte im Untersuchungsperimeter in lärmrechtlicher Hinsicht in den nächsten fünf Jahren saniert und bei welchen Gebäuden (bzw. Fenstern) die Alarmwerte bzw. Immissionsgrenzwerte infolge von Erleichterungen nicht eingehalten werden können. Daraus leitet sich die Pflicht zum Einbau von Schallschutzfenstern bzw. der Anspruch auf Kostenersatz für den Einbau von Schallschutzfenstern ab.

Die Rekurrentin zielt mit ihrem Rekurs auf Lärmschutzmassnahmen an der Strasse zwecks Sanierung im Sinne von Art. 13 LSV. Massnahmen an der Strasse sind jedoch nicht Gegenstand der angefochtenen Verfügung der Baudirektion. Festgesetzt wurde vielmehr die der weiteren Lärmsanierung vorgezogene Pflicht zum Einbau von Schallschutzfenstern bei überschrittenem Alarmwert (Schallschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden gemäss Art. 15 LSV) und der Anspruch auf Kostenrückerstattung, sowie der Anspruch auf vorzeitige Auszahlung von Kostenbeiträgen an freiwillig eingebaute Schallschutzfenster (bei Belastungen zwischen Immissionsgrenzwert und Alarmwert).

Diese Festsetzung beruht – losgelöst von einem konkreten Sanierungsprojekt – auf den dem akustischen Projekt Schallschutzfenster zugrunde gelegten Lärmschutzmassnahmen und den mit diesen Massnahmen verbleibenden Grenzwertüberschreitungen. Welche Massnahmen dereinst tatsächlich getroffen werden, wird – wie im Regierungsratsbeschluss RRB 396/2022 ausgeführt – in noch festzusetzenden "ordentlichen Lärmsanierungsprojekten" definiert und im Rahmen von Strassenprojekten umgesetzt.

Dementsprechend weist die Baudirektion in ihrer Rekursantwort (Rz. 9) unter Bezugnahme auf den oben erwähnten Regierungsratsbeschluss RRB Nr. 396/2022 auf die Möglichkeit hin, *vor Festsetzung eines Lärmsanierungsprojektes* Kosten- und Beitragsleistungen für Schallschutzfenster auszuführen. In den noch zu sanierenden Gebieten seien zunächst umfangreiche Untersuchungen erforderlich und das ordentliche Lärmsanierungsprojekt werde erst im Rahmen eines Strassenprojekts umgesetzt.

Soweit die Rekurrentin mit ihren Eventualanträgen 2.1. und 2.2. in Bezug auf die Verfügung der Baudirektion die Festlegung von Tempo 30 bzw. den Einbau eines lärmarmen Belags verlangt, ist auf den Rekurs nicht einzutreten. Die Festsetzung solcher Massnahmen ist nicht Gegenstand der besagten Verfügung und muss es auch nicht sein.,

#### 7.1.

Schliesslich bringt die Rekurrentin vor, aufgrund der vorzunehmenden Ergänzungen des Lärmsanierungsprojekts (Erweiterung des Tempo 30-Bereichs, Einbau eines lärmarmen Belags im fraglichen Bereich), seien die

gewährten Erleichterungen im Sinn von Art. 14 LSV zu überprüfen. Dazu sei die Sache an die Baudirektion des Kantons Zürich, Tiefbauamt, zurückzuweisen.

Die Baudirektion liess sich dazu nicht vernehmen. In der angefochtenen Verfügung der Baudirektion werden die Erleichterungen nicht begründet.

### **7.2.1.**

Wäre eine Sanierung (Art. 16 USG, Art. 13 LSV) im Einzelfall unverhältnismässig, gewähren die Behörden Erleichterungen (Art. 17 Abs. 1 USG und Art. 14 LSV). Können bei öffentlichen oder konzessionierten ortsfesten Anlagen *wegen gewährten Erleichterungen* die Alarmwerte nicht eingehalten werden, so verpflichtet die Vollzugsbehörde die Eigentümer der lärmbelasteten bestehenden Gebäude, die Fenster lärmempfindlicher Räume gegen Schall zu dämmen. Bei Liegenschaften, deren Belastung zwischen dem IGW und dem AW liegt, werden den Eigentümern lärmabhängige, freiwillige Beiträge an eine durchgeführte Fenstersanierung ausgerichtet (RRB Nr. 1169/2008 vom 16. Juli 2008).

### **7.2.2.**

Soweit vorliegend Gebäude mit Massnahmen nicht hinreichend geschützt werden können, gewährte die Baudirektion mit der angefochtenen Verfügung für bestimmte Strassenabschnitte Erleichterungen. Diese sind Voraussetzung dafür, dass die Eigentümer von lärmbelasteten Gebäuden mit der vorliegend angefochtenen Verfügung der Baudirektion bei überschrittenem Alarmwert zum Einbau von Schallschutzfenstern verpflichtet werden können (Art. 15 Abs. 1 LSV) und Voraussetzung für die entsprechenden Rückerstattungsansprüche der Gebäudeeigentümer (Art. 16 Abs. 2 LSV).

Betroffen von Erleichterungen sind insbesondere sämtliche Gebäude im Abschnitt Y-Strasse 131-151, welche im Sanierungshorizont 2042 den geforderten Belastungsgrenzwert (IGW) überschreiten (Erleichterungsanträge, act. 9.3, Kapitel 5, S. 19). Betroffen von den Erleichterungen ist auch die Liegenschaft der Rekurrentin, Y-Strasse 148.

Zur Begründung des Erleichterungsantrags für den Strassenabschnitt entlang der Gebäude Y-Strasse 131 bis 151 wird im akustischen Projekt (Beilage 1, Kap. 5, act. 9.3) folgendes ausgeführt: In diesem Bereich der Y-

Strasse (ab Höhe Y-Strasse 132 in Richtung Stadtzentrum) sei die Einführung einer Temporeduktion geplant. Diese Massnahme sei in der vorliegenden Beurteilung berücksichtigt. Weitere quellenseitigen Massnahmen seien nicht möglich (Verweis auf den Bericht Schallschutzfenster, Kap. 4). Der Einbau eines lärmarmen Belages sei im Rahmen der nächsten Strasseninstandsetzung vorgesehen. Aufgrund seines späten Einbauzeitpunktes (nach dem Jahr 2028) sei er im vorliegenden Lärmschutzprojekt nicht berücksichtigt worden. Massnahmen zwischen Quelle und Gebäude könnten aus Gründen der Platzverhältnisse, Erschliessung, Lärmschutzwirkung und des Ortsbildes nicht getroffen werden.

Im Bericht Schallschutzfenster (Kap. 4) wird festgehalten, für sanierungspflichtige Strassen sei die Möglichkeit einer Temporeduktion als Lärmsanierungsmassnahme abgeklärt worden. Eine Reduktion der Geschwindigkeit unter 50 km/h sei auf Staatsstrassen unter bestimmten Bedingungen zulässig. Basierend auf den Lärm- und Verkehrsgutachten sei bei der kantonsinternen Interessenabwägung zwischen Tiefbauamt und Kantonspolizei eine Temporeduktion auf 30 km/h u.a. für den Abschnitt Y-Strasse von km 27,75 bis km 28,18 (Anmerkung: Häuser Nrn. 91 bis 131) als geeignet beurteilt und als notwendige, zweckmässige und verhältnismässige Massnahme befunden worden.

Im Verkehrsgutachten Y-Strasse West (act. 9.9) wurde die Temporeduktion auf 30 km/h aus verkehrstechnischer Sicht beurteilt. Demgemäss soll sich die Raumkammer B, die sich ca. vom Haus Nr. 132 westwärts bis ca. Haus Nr. 159 erstreckt, für Tempo 30 eignen (act. 9.9, S. 40). Gleiches gelte für die Raumkammer A (südöstlich Haus Nr. 132). Zur Umsetzung wird ausgeführt, in einem ersten Schritt solle eine kurzfristige Umsetzung von Tempo 30 erfolgen, wofür sich die Raumkammer A eigne, da keine baulichen Massnahmen nötig seien. In einem zweiten Schritt solle durch ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Tempo 30 umgesetzt werden. Die Raumkammern A und B seien Bestandteil des BGK-Perimeters. Für diesen Bereich sei eine Umgestaltung des Strassenraums mit baulichen Massnahmen vorgesehen (act. 9.9., Kap. 5.1., S. 44). Als Fazit wird festgehalten, dass die positiven Effekte (u.a. die Reduktion der Lärmbelastungen), den Nachteil von geringen Verlustzeiten überwiegen würden.

Im Lärmgutachten Temporeduktion und lärmarmen Belag (act. 9.17) wird sowohl der Temporeduktion als auch dem lärmarmen Belag (einzeln oder in Kombination) eine Lärmreduktion von über - 1 dB auf den Mittelungspegel (Leq) attestiert. Somit sei die wahrnehmbare Wirkung nachgewiesen. Die Maximalpegel, die insbesondere für die Nachtruhe problematisch seien, würden bei der Herabsetzung der Geschwindigkeit noch stärker als der Mittelungspegel abnehmen. Im vorliegend betroffenen Abschnitt der Y-Strasse werde die Kombination beider Massnahmen empfohlen.

### **7.2.3.**

Aus den gutachterlichen Beurteilungen ergibt sich, dass die Temporeduktion und der Einbau eines lärmarmen Belags im hier streitgegenständlichen Strassenabschnitt als Sanierungsmassnahmen geeignet sind. Die in Art. 14 LSV für Erleichterungen verlangten Voraussetzungen können deshalb nur darin erblickt werden, dass die relativ kurzfristige Realisierung der Massnahmen, d.h. innert der nächsten fünf Jahre, als unverhältnismässig betrachtet wird. Dies geht einerseits aus den Vernehmlassungen der Baudirektion und der Kantonspolizei hervor und andererseits aus den Begründungen der Erleichterungsanträge (act. 9.3). Dort wird etwa festgehalten, der Einbau eines lärmarmen Belages sei im Rahmen der nächsten Strasseninstandsetzung vorgesehen. Aufgrund seines späten Einbauzeitpunkts (nach dem Jahr 2028) sei er im vorliegenden Lärmschutzprojekt nicht berücksichtigt worden. Wie erwähnt, wurden im Rahmen des akustischen Projekts Schallschutzfenster nur diejenigen Sanierungsmassnahmen berücksichtigt, die in den nächsten fünf Jahren realisiert werden sollen. Auf einen späteren Zeitpunkt geplante Massnahmen können nur bei gegebenen Voraussetzungen für Erleichterungen ausgenommen werden, andernfalls wären die Voraussetzungen gemäss Art. 15 Abs. 1 LSV für die Verpflichtung zum Einbau von Schallschutzfenstern nicht erfüllt.

Die Gewährung der im Zusammenhang mit dem akustischen Projekt Schallschutzfenster beantragten Erleichterungen muss sich somit grundsätzlich auf dieses Projekt beschränken. Dies gilt zumindest für das "Ausschlussgebiet Y-Strasse – Teil 3", welches u.a. die rekurrentische Liegenschaft betrifft (s. Erleichterungsanträge, Kapitel 5, act. 9.3). Über die Anordnungen im Zusammenhang mit Schallschutzfenstern hinaus ist diese Erleichterung nicht begründet, zumal damit betreffend lärmarme Beläge und Temporeduktion lediglich ein zeitlicher Aufschub erlaubt werden soll.

Unter Gewährung dieser Erleichterung erhält die Rekurrentin Anspruch auf Beiträge an freiwillig eingebaute Schallschutzfenster. Gleichzeitig bleibt offen bzw. ist aufgrund der Gutachten davon auszugehen, dass in einem späteren Zeitpunkt und ihm Rahmen eines ordentlichen Lärmsanierungsprojekts die verlangte Temporeduktion und ein lärmarmen Belag realisiert werden. Die fragliche Erleichterung wurde nicht für das noch festzusetzende ordentliche Lärmsanierungsprojekt gewährt.

Insofern hat die Rekurrentin kein schützenswertes Interesse an der beantragten Neubeurteilung der Erleichterung "Ausschlussgebiet Y-Strasse – Teil 3". Bei den übrigen Erleichterungen fehlt es der Rekurrentin an einer legitimationsbegründenden Betroffenheit. Somit ist auf den Eventualantrag 2.3 nicht einzutreten.

Soweit die Rekurrentin entgegen dem Erleichterungsantrag die Festlegung von Tempo 30 auch in ihrem Strassenabschnitt und den Einbau eines lärmarmen Belags innert fünf Jahren verlangt, ist nochmals festzuhalten, dass die Festsetzung derartiger Lärmschutzmassnahmen nicht Gegenstand der angefochtenen Verfügung der Baudirektion ist. Darauf ist folglich nicht einzutreten.

## **8.**

Zusammengefasst ist der Rekurs abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

## **9.1.**

Ausgangsgemäss sind die Verfahrenskosten der Rekurrentin aufzuerlegen (§ 13 VRG).

Nach § 338 Abs. 1 PBG bzw. § 2 der Gebührenverordnung des Verwaltungsgerichts (GebV VGr) legt das Baurekursgericht die Gerichtsgebühr nach seinem Zeitaufwand, nach der Schwierigkeit des Falls und nach dem bestimmbaren Streitwert oder dem tatsächlichen Streitinteresse fest. Liegt wie hier ein Verfahren ohne bestimmbaren Streitwert vor, beträgt die Gerichtsgebühr in der Regel Fr. 500.-- bis Fr. 50'000.-- (§ 338 Abs. 2 PBG; § 3 Abs. 2 GebV VGr). Bei der Bemessung der Gebührenhöhe steht der Rekursinstanz ein

grosser Ermessensspielraum zu (Kaspar Plüss, in: Kommentar VRG, 3. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2014, § 13 Rz. 25 ff.).

Demnach ist die Gerichtsgebühr vorliegend auf Fr. 5'500.-- festzusetzen.

## **9.2.**

Die Vorinstanzen beantragen die Zusprechung einer Umtriebsentschädigung. Vorliegend handelt es sich zwar nicht um einen einfachen Fall. Dessen ungeachtet hatten die Behörden im Rechtsmittelverfahren keinen besonderen, über die Bearbeitung im Bewilligungsverfahren erheblich hinausgehenden Zusatzaufwand zu treiben. Die Voraussetzungen von § 17 Abs. 2 lit. a VRG sind daher nicht erfüllt, so dass von der Zusprechung einer Umtriebsentschädigung an die Vorinstanz abzusehen ist.

Der Rekurrentin steht aufgrund ihres Unterliegens von vornherein keine Umtriebsentschädigung zu.

### **Das Baurekursgericht erkennt:**

#### **I.**

Der Rekurs wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.

#### **II.**

Die Kosten des Verfahrens, bestehend aus

Fr. 5'500.-- Gerichtsgebühr

Fr. 390.-- Zustellkosten

Fr. 5'890.-- Total

=====

werden der Rekurrentin auferlegt. Rechnung und Einzahlungsschein werden der Kostenpflichtigen nach Eintritt der Rechtskraft dieses Entscheides zugestellt. Die Kosten sind innert 30 Tagen ab Zustellung der Rechnung zu bezahlen.

#### **III.**

Es werden keine Umtriebsentschädigungen zugesprochen.