



G.-Nm. R3.2025.00104 und R3.2025.00108
BRGE III Nr. 0034/2026 und 0035/2026

Entscheid vom 4. März 2026

Mitwirkende Abteilungspräsidentin Gabriele Kisker, Baurichterin Sabine Ziegler, Baurichter Thomas Regli, Gerichtsschreiber Paul Wegmann

in Sachen **Rekurrentschaft**
R3.2025.00104
A
vertreten durch Rechtsanwalt [...]
R3.2025.00108
B

gegen **Rekursgegnerschaft**
Kantonspolizei Zürich, Verkehrspolizei-Spezialabteilung
R3.2025.00108
Baudirektion Kanton Zürich

Mitbeteiligte
Politische Gemeinde X
vertreten durch Gemeinderat X
R3.2025.00104
Baudirektion Kanton Zürich

betreffend R3.2025.00104
Verfügung der Kantonspolizei Zürich vom 4. Juni 2025; Anordnung betr. Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30, [...]
R3.2025.00108
Verfügung der Baudirektion Kanton Zürich (BDTBA-2025-0393) vom 20. Juni 2025 sowie Verfügung der Kantonspolizei Zürich vom 4. Juni 2025; Projektfestsetzung betreffend Lärmsanierung bzw. Anordnung betr. Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30, [...]

hat sich ergeben:

A.

Mit Verfügung Nr. 1405 vom 20. Juni 2025 setzte die Baudirektion Kanton Zürich das Lärmsanierungsprojekt X, C-Strasse km 46.345 – km 46.900, D-Strasse km 1.850 – km 1.960 "gemäss den bei den Akten liegenden Projektunterlagen" fest (Dispositivziffer I) und entschied über die – unter anderem von den nachmaligen Rekurrenten erhobenen – Einsprachen, soweit auf diese eingetreten wurde (Dispositivziffer II). Weiter wurde der Anlagehalter verpflichtet, im Rahmen der nächsten Belagserneuerung, spätestens aber innert fünf Jahren seit Erlass der Verfügung Nr. 0588/2022 der Baudirektion Kanton Zürich, auf der C-Strasse in X im Bereich F einen lärmarmen Belag mit einer Wirkung (Belagskennwert, KB) am Ende der Lebensdauer von mindestens -3 dB (Zielwert) einzubauen (Dispositivziffer III). In Bezug auf die im Lärmsanierungsprojekt (LSP) X, C-Strasse km 46.345 – km 46.900, D-Strasse km 1.850 – km 1.960 enthaltenen Gebäude wurden für die betreffenden lärmrelevanten Strassenabschnitte im Sinne von Art. 14 der Lärmschutzverordnung (LSV) Erleichterungen gewährt (Dispositivziffer IV).

Bereits mit Verfügung vom 4. Juni 2025 hatte die Kantonspolizei Zürich den – unter anderem von den nachmaligen Rekurrenten gestellten – Antrag auf Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h auf der C-Strasse in X, Ortsteil F, abgewiesen.

B.

Mit Eingabe vom 14. Juli 2025 erhob A Rekurs an das Baurekursgericht des Kantons Zürich mit dem Antrag, die angefochtene Verfügung vom 4. Juni 2025 der Kantonspolizei Zürich sei aufzuheben und demgemäss sei auf der C-Strasse in X, Ortsteil F, die Geschwindigkeit auf 30 km/h festzulegen, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zzgl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer zu Lasten der Rekursgegnerin.

C.

Mit Präsidialverfügung vom 16. Juli 2025 wurde vom Rekurseingang unter der Geschäftsnummer R3.2025.00104 Vormerk genommen und das

Vernehmlassungsverfahren eröffnet. Die Politische Gemeinde X und die Baudirektion Kanton Zürich wurden als Mitbeteiligte in das Rekursverfahren einbezogen.

Mit Vernehmlassung vom 31. Juli 2025 beantragte die Baudirektion – unter Verweis auf den Mitbericht des Tiefbauamtes (TBA) vom 29. Juli 2025 – die Abweisung des Rekurses. Die Gemeinde X verzichtete mit Schreiben vom 6. August 2025 auf Vernehmlassung. Die Kantonspolizei beantragte mit Vernehmlassung vom 19. August 2025, der Rekurs sei abzuweisen, unter Kostenfolgen zu Lasten des Rekurrenten.

Mit Replik vom 2. September 2025 und Duplik vom 19. September 2025 hielten der Rekurrent und die Kantonspolizei an ihren Anträgen fest. Die Baudirektion und die Gemeinde X verzichteten stillschweigend auf Einreichung einer Duplik.

Bereits mit Begleitschreiben vom 11. September 2025 hatte die Kantonspolizei die mit Präsidialverfügung vom 3. September 2025 angeforderten Unterlagen eingereicht, was den anderen Parteien zur Kenntnis gebracht wurde.

D.

Mit Eingabe vom 25. Juli 2025 erhob auch B Rekurs an das Baurekursgericht – wobei sich sein Rekurs sowohl gegen die Verfügung der Kantonspolizei vom 4. Juni 2025 als auch gegen die Verfügung der Baudirektion vom 20. Juni 2025 richtet – und stellte folgende Anträge:

- " 1. Die angefochtenen Verfügungen seien aufzuheben und im Sinne der nachstehenden Anträge neu zu fassen.
2. Eventualiter seien sie mit entsprechenden Anweisungen unter Berücksichtigung der primären Bedeutung des Lärmschutzes und der Wirksamkeit von Tempo 30 zur neuen Beurteilung an die Rekursgegner zurückzuweisen.
3. Auf die Gewährung von Erleichterungen sei zu verzichten.
4. Das Verfahren für die Lärmschutzfenster sei als nicht abgeschlossen zu betrachten und zu sistieren.

5. Auf dem betroffenen Abschnitt im Ortsteil F der C-Strasse in X sei Tempo 30 zu verfügen, beziehungsweise die Baudirektion des Kantons und die Kantonspolizei Zürich seien anzuweisen, eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h in Kombination mit einem lärmarmen Belag mit -3 dB(A) im Minimum über die gesamte Lebenszeit fristgerecht umzusetzen.
6. Es soll ausschliesslich ein Belag mit ausreichender Lärmdämmwirkung (-3 dB (A) mindestens über die gesamte Lebensdauer, d.h. ca. -5 bis -6 dB(A) bei der Verlegung) auf dem gesamten betroffenen Abschnitt gebaut werden, insbesondere auch in den Bereichen bei den Bushaltestellen und der Kreuzung mit der neuen E-Strasse.
7. Die bestehende Erschütterungsproblematik sei im Rahmen der umfassenden Interessenabwägung und der baulichen und/oder betrieblichen Massnahmen zu berücksichtigen.
8. Vor dem Einbau soll im Rahmen der öffentlichen Auflage des Gestaltungs- und Betriebskonzepts für den betroffenen Abschnitt der C-Strasse plausibel nachgewiesen werden, dass der zur Ausführung gewählte Belag am Ende seiner Lebensdauer die verbindliche Dämmwirkung von -3 dB(A) erreichen kann.
9. Von einer Rückweisung des Verfahrens an die Rekursgegner sei abzusehen.
10. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Rekursgegner."

E.

Mit Präsidialverfügung vom 29. Juli 2025 wurde vom Rekurseingang unter der Geschäftsnummer R3.2025.00108 Vormerk genommen und das Vernehmlassungsverfahren eröffnet. Die Politische Gemeinde X wurde als Mitbeteiligte in das Rekursverfahren einbezogen.

Mit Schreiben vom 12. August 2025 verzichtete die Gemeinde X auf Vernehmlassung. Mit Vernehmlassung vom 28. August 2025 beantragte die Baudirektion – unter Verweis auf den Mitbericht des TBA vom 22. August 2025 – die Abweisung des Rekurses. Die Kantonspolizei beantragte mit Vernehmlassung vom 2. September 2025, der Rekurs sei abzuweisen, unter Kostenfolgen zu Lasten des Rekurrenten.

Mit Replik vom 13. Oktober 2025 hielt der Rekurrent "mit Ausnahme der aufgrund der Zugeständnisse der Rekursgegner gegenstandslos gewordenen Anträge Nr. 6 und Nr. 8" an den gestellten Anträgen fest. Mit Duplik vom 7. November 2025 hielt die Kantonspolizei an ihren Anträgen fest. Die Baudirektion und die Gemeinde X verzichteten stillschweigend auf Einreichung einer Duplik. Mit Eingabe vom 20. November 2025 hat der Rekurrent tripliziert, was den Gegenparteien zur Kenntnis gebracht wurde.

Bereits mit Begleitschreiben vom 20. bzw. 21. Oktober 2025 hatte die Baudirektion die mit Präsidialverfügung vom 15. Oktober 2025 angeforderten Unterlagen eingereicht, was den anderen Parteien zur Kenntnis gebracht wurde.

F.

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

Es kommt in Betracht:

1.1

Beide Rekursverfahren beziehen sich (entweder ausschliesslich oder zur Hauptsache) auf die Verfügung der Kantonspolizei, mit welcher der Antrag auf Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h abgewiesen wurde. Sie sind daher aus prozessökonomischen Gründen zu vereinigen.

1.2

Da sich das Verfahren G.-Nr. R3.2025.00108 – was sich schon bisher aus der Umschreibung der Anfechtungsobjekte und der Rekursgegnerschaft ergab – sowohl auf die Verfügung der Baudirektion betreffend Festsetzung des Lärmsanierungsprojekts als auch auf die Verfügung der Kantonspolizei bezieht, ist der Betreff entsprechend anzupassen.

1.3

Das Baurekursgericht ist zur Behandlung der vorliegend strittigen Fragen zuständig. Dies gilt aufgrund der neueren Rechtsprechung (VB.2022.00528, E. 5, in BEZ 2023 Nr. 9; ebenso [der den gleichen Strassenabschnitt betreffende – vgl. nachstehend E. 2.2 – und den Parteien bekannte] BRGE III Nr. 0141/2022 vom 24. August 2022, E. 1) insbesondere auch für die Anfechtung der im Rahmen einer Lärmsanierung ergangenen Abweisung des Antrags auf Geschwindigkeitsreduktion durch die Kantonspolizei, deren Verfügung (act. 3 [hier und im Folgenden – soweit nicht anders vermerkt – jeweils der Akten im Verfahren G.-Nr. R3.2025.00104]) den Rekurrenten zusammen mit der Verfügung der Baudirektion betreffend Festsetzung des Lärmsanierungsprojekts (act. 12.6) koordiniert eröffnet wurde (vgl. act. 3, Dispositivziffer III, sowie act. 12.6 S. 5), wobei denn auch im Verfahren G.-Nr. R3.2025.00108 eine Anfechtung beider Verfügungen erfolgte.

1.4

Die Rekurrenten sind Eigentümer von an die C-Strasse angrenzenden Grundstücken im Ortsteil F, auf welchen sich die vorliegend strittigen Verfügungen beziehen (Kat.-Nrn. 1 [im Verfahren G.-Nr. R3.2025.00104] bzw. Kat.-Nrn. 2 [im Verfahren G.-Nr. R3.2025.00108]). Sie sind demnach gemäss § 338a des Planungs- und Baugesetzes (PBG) und § 21 Abs. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG) zur Rekurerhebung legitimiert. Da auch die übrigen Prozessvoraussetzungen erfüllt sind (insbesondere Teilnahme des – auch die Projektfestsetzung anfechtenden – Rekurrenten im Verfahren G.-Nr. R3.2025.00108 am Einspracheverfahren gemäss § 17 des Strassengesetzes [StrG]), ist auf die Rekurse einzutreten.

2.1

Das (teilweise streitgegenständliche) Lärmsanierungsprojekt (Lärmsanierung Staatsstrassen, Region G, Gemeinde X, Teil 2) betrifft zum einen die D-Strasse 139-145 (km 1.850 – km 1.960), zum andern die C-Strasse im Ortsteil F (C-Strasse 147-197 und 156-184; km 46.345 – km 46.900), wobei sich sowohl die Verfügung der Kantonspolizei betreffend Temporeduktion als auch die Rekurse einzig auf das zweitgenannte Gebiet beziehen. Dieses ist nördlich der C-Strasse weitestgehend der Kernzone KA, ganz im Westen der Kernzone KB und im östlichsten Bereich der Wohnzone W2/1.9 zugewiesen, während sich südlich der C-Strasse Grundstücke befinden, die primär

Teil einer kantonalen Freihaltezone (unter Einschluss eines zur Kernzone KS gehörenden Bereichs ["H"]) bzw. im Osten der Wohnzone W2/1.0 bilden, während der westlichste Teil zur Erholungszone E4 gehört. Die innerhalb des Perimeters (und nicht in der kantonalen Freihaltezone) befindlichen Gebäude sind grösstenteils der Lärmempfindlichkeitsstufe ES III, vereinzelt – bezüglich eines Teilbereichs bestimmter südlich der C-Strasse gelegener Grundstücke – der ES II zugeteilt. Gemäss dem Anhang 3 zur LSV betragen in der ES III die massgeblichen Immissionsgrenzwerte (IGW) für Strassenverkehrslärm tagsüber 65 dB(A) und während der Nacht 55 dB(A), in der ES II sind es tagsüber 60 dB(A) und nachts 50 dB(A); die entsprechenden Alarmwerte sind in der ES II und III 70 dB(A) am Tag und 65 dB(A) in der Nacht.

Bei der C-Strasse handelt es sich um eine Staatsstrasse (Kantonsstrasse), die gemäss kantonalem Richtplan als Hauptverkehrsstrasse (HVS) typisiert ist; in der Durchgangsstrassenverordnung des Bundes bildet die Strecke Zürich-Rapperswil Teil der Hauptstrasse Nr. 17 gemäss Anhang 2, Abschnitt A. Aktuell ist im streitbetroffenen Strassenabschnitt die Geschwindigkeit 50 km/h signalisiert, wobei sich im Westen unmittelbar eine mit 60 km/h signalisierte Strecke anschliesst, während im Osten zunächst weiterhin Tempo 50 gilt, bevor wiederum ein Wechsel zu Tempo 60 erfolgt.

2.2

Bereits mit Verfügung Nr. 2373 vom 31. Oktober 2016 hatte die Baudirektion Kanton Zürich für das Teilgebiet X 2 ein Lärmsanierungsprojekt (Kostenübernahme für bzw. Beiträge an Schallschutzfenster) festgesetzt. Auf Rekurs verschiedener – teilweise mit den Rekurrenten des vorliegenden Verfahrens identischen – Personen hob das Baurekursgericht diese Verfügung mit Entscheid BRGE III Nr. 0088/2017 vom 7. Juni 2017 (= BEZ 2017 Nr. 37) auf und wies die Sache zur weiteren Untersuchung und zum Neuentscheid an die Baudirektion zurück. Ausschlaggebend war, dass seinerzeit noch gar keine gutachterlichen Abklärungen über das Lärminderungspotential einer Temporeduktion (Tempo 30 oder Tempo 50) im Ortsteil F entlang der C-Strasse durchgeführt worden waren, sondern die Baudirektion den Verzicht auf entsprechende Sanierungsmassnahmen unter Verweis auf die verkehrstechnische Bedeutung der C-Strasse faktisch von vornherein für unverhältnismässig erklärt hatte (vgl. a.a.O., E. 8).

Mit Verfügung der Baudirektion Nr. 0588 vom 11. Januar 2022 (act. 24.4 [R3.2025.00108]) wurde sodann wiederum ein akustisches Projekt Lärmsanierung festgesetzt (Dispositivziffer I), wobei der Anlagehalter zum Einbau eines lärmarmen Belags (LAB) verpflichtet (Dispositivziffer IV), Erleichterungen im Sinne von Art. 14 LSV gewährt (Dispositivziffer V) und Anordnungen im Zusammenhang mit der Ausführung von Schallschutzfenstern (Dispositivziffer VI) sowie bezüglich bestimmter Aspekte der Kosten der Schallschutzmassnahmen (Dispositivziffer VII) getroffen wurden. Zudem wies die Kantonspolizei mit Verfügung vom 7. Dezember 2021 den Antrag auf Temporeduktion von (damals) 60 km/h auf 30 km/h ab (Dispositivziffer I), während der Eventualantrag einer Reduktion von 60 km/h auf 50 km/h gutgeheissen wurde (Dispositivziffer II). Gegen diese beiden Verfügungen erhoben mehrere Personen (unter Einschluss der Rekurrierenden der beiden vorliegenden Verfahren) Rekurs an das Baurekursgericht, welches mit Entscheidung BRGE III Nr. 0141/2022 vom 24. August 2022 – nebst Abänderung von Dispositivziffer IV der Verfügung der Baudirektion – Dispositivziffer V der Verfügung der Baudirektion und Dispositivziffer I der Verfügung der Kantonspolizei aufhob und die Sache zur weiteren Untersuchung und zum Neuentscheid an die Vorinstanzen zurückwies. Bezüglich der insoweit strittigen Geschwindigkeitsreduktion hatte die Kantonspolizei den Verzicht auf Tempo 30 damit begründet, bei einer Reduktion auf 50 km/h in Kombination mit einem LAB könne eine bestimmte lärmindernde Wirkung erzielt werden, während eine weitere Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h nur noch eine für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbare zusätzliche Lärminderung von 0,5 dB(A) bewirken würde, so dass eine entsprechende Reduktion nicht zweck- und verhältnismässig sei. Das Baurekursgericht hielt demgegenüber fest, Volkswirtschafts- und Baudirektion hätten zunächst ein Gutachten eingeholt, das die Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h als im Sinne der LSV und der Signalisationsverordnung (SSV) nötig, zweck- und verhältnismässig ausgewiesen habe (vgl. zu diesem vom 31. Mai 2019 datierenden Gutachten [act. 18.5] nachstehend E. 5.4.1), jedoch in der Folge – und nachdem vorgängig intern die Umsetzung von Tempo 50 beschlossen worden sei – einen ergänzenden Bericht zur Frage der kombinierten Wirkung von Temporeduktion und LAB erstellen lassen, der auf eine Berechnung der zu erwartenden Immissionspegel im Szenario Tempo 30 und LAB verzichte und sich insoweit stattdessen auf eine qualitative Aussage beschränke, die ihrerseits in verschiedener Hinsicht Unklarheiten aufweise. Die fehlenden bzw. ungenügenden Abklärungen betreffend die lärmreduzierende Wirkung

einer Kombination von Tempo 30 und LAB führten zur teilweisen Aufhebung der angefochtenen Entscheide und zur Rückweisung (im Sinne des oben Ausgeführten) an die Vorinstanzen, wobei überdies auf das Erfordernis einer umfassenden Verhältnismässigkeitsprüfung hingewiesen wurde (vgl. a.a.O., E. 7, insb. E. 7.3).

3.1

In der Verfügung der Kantonspolizei wird ausgeführt, entsprechend dem [zweiten] Entscheid des Baurekursgerichts habe die Baudirektion neue Gutachten in Auftrag gegeben (Kurzgutachten Lärm vom 9. Juni 2023 [act. 18.1] und Kurzgutachten Verkehr vom 11. Juni 2024 [act. 18.2 (Gesamtbeurteilung & Übersicht); vgl. auch act. 18.3 (Abschnittsbeurteilung) sowie die Anhänge act. 18.4 und act. 18.7 bis 18.13]). Gestützt auf diese Gutachten habe zwischen Kantonspolizei und Baudirektion (Tiefbauamt) am 6. August 2024 eine Besprechung stattgefunden, anlässlich welcher eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen und sodann die Entscheide betreffend die zu ergreifenden Lärmschutzmassnahmen getroffen worden seien (wobei auf das Dokument "Umsetzung LSM, Übersicht & Interessenabwägung" [act. 18.6] verwiesen wird). Das Kurzgutachten Lärm habe ergeben, dass die Variante "Tempo 30 und LAB -3 dB(A)" die beste Wirkung mit -6,5 dB(A) am Tag und -7,0 dB(A) in der Nacht aufweise, womit alle Gebäude unter die Immissionsgrenzwerte (IGW) gesenkt werden könnten; die Variante "Tempo 50 und LAB -3 dB(A)" weise die Wirkung -2,8 dB(A) am Tag und -3,2 dB(A) in der Nacht auf, womit die IGW-Überschreitungen auf 25 Gebäude und 147 Personen gesenkt werden könnten. Im Kurzgutachten Verkehr seien die verkehrlichen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduktion untersucht worden, wobei der fragliche Abschnitt der C-Strasse in drei Abschnitte eingeteilt und diese hinsichtlich "Ausgestaltung Strasse", "Anforderungen Fuss-/Veloverkehr", "Funktion Raumtyp" und "Unfälle/Verkehrssicherheit" beurteilt worden seien. Dabei habe sich ergeben, dass – aus verkehrlicher Sicht – bei keinem der drei Abschnitte eine Geschwindigkeitsreduktion verhältnismässig sei. Weiter sei festgestellt worden, dass bei einer Reduktion der Geschwindigkeit auf der C-Strasse im Abschnitt F und vergleichbaren Abschnitten mit einer Verlagerung des Verkehrs und einer damit verbundenen Lärmverlagerung auf mehrere, teils untergeordnete Strassenabschnitte zu rechnen sei. Gestützt auf diese Gutachten seien TBA und Kantonspolizei bei der umfassenden Interessenabwägung zum Schluss gekommen, dass insbesondere

aufgrund der Erkenntnisse, wonach dem Strassenabschnitt keine Zentrumsfunktion zukomme, es sich dabei um eine wichtige Hauptverkehrsstrasse mit Durchleitungsfunktion handle, die Gefahr einer Verlagerung des Verkehrs und des Lärms auf das untergeordnete Strassennetz bestehe, die Durchsetzbarkeit und Akzeptanz der tieferen Geschwindigkeit fehle und mit der bereits umgesetzten Geschwindigkeitsreduktion auf 50 km/h und dem vorgesehenen Belagsersatz bereits Lärmsanierungsmassnahmen ergriffen worden seien, eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h zur Lärmsanierung nicht verhältnismässig sei. Weiter lägen keine Verkehrssicherheitsgründe, die eine Geschwindigkeitsreduktion unabhängig vom Lärmsanierungsprojekt rechtfertigen könnten, vor.

Die entsprechende Argumentation findet sich in zusammengefasster Form auch in der Verfügung der Baudirektion.

3.2

Der Rekurrent im Verfahren G.-Nr. R3.2025.00108 hält zunächst zur Begründung von Antrag 9 fest, die Entscheidungsgrundlagen für die Lärmsanierung seien vorhanden, es bestehe zeitliche Dringlichkeit und die Gestaltung des Strassenraums mit flankierenden Massnahmen könne erst angegangen werden, wenn über die Geschwindigkeitsbegrenzung rechtskräftig entschieden sei; aus diesen Gründen sei von einer Rückweisung des Verfahrens abzu- sehen. Sodann führt er aus, die Baudirektion beantrage für 24 Gebäude Erleichterungen nach Art. 14 LSV, obwohl die Variante "Tempo 30 und LAB - 3 dB(A)" alle Gebäude unter die IGW senken könnte. Vorliegend sei die Reduktion auf 30 km/h die einzige Massnahme, die dem Gesundheitsschutz der Anwohnerinnen und Anwohner gerecht werde. Zudem sei bei der Prüfung der Verhältnismässigkeit nicht nur der Mittelungspegel zu berücksichtigen, sondern auch Veränderungen der Maximalpegel oder der Flankensteilheit des Schallpegels. Generell würden die erheblichen Vorteile von Tempo 30, auch in Bezug auf Verkehrssicherheit und Lebensqualität, nicht ausreichend gewichtet.

Die Auffassung, wonach eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 aus verkehrlicher Sicht unverhältnismässig sei, stehe im Widerspruch zum Sachverhalt und den Erhebungen der Gutachten. Der Hauptstrassencharakter allein sei kein Grund, eine Geschwindigkeitsherabsetzung von vornherein zu verweigern. Das Argument der fehlenden Zentrumsfunktion sei verfehlt, da

LSV und Umweltschutzgesetz (USG) nicht auf diesen Aspekt abstellen würden. Im Übrigen weise die C-Strasse im Bereich F eine einseitig dichte Aneinanderreihung historischer Wohnbauten mit Strassenbezug auf. Auch stehe die Argumentation, dass der Strassenraum zu verkehrsorientiert oder der Öffentlichkeitsgrad zu gering seien, im Widerspruch zu den Zielen des Ortsbildschutzes und des räumlichen Entwicklungsleitbilds (wobei die Rekurschrift im Detail positive Auswirkungen auf Ortsbild, Strassenraumgestaltung und Verkehrssicherheit darlegt).

Die Behörden würden sodann die Gutachten selektiv interpretieren, da das Kurzugutachten Verkehr festhalte, die bergseitig parallel zur C-Strasse verlaufenden Alternativrouten seien vernachlässigbar und andere Verlagerungseffekte gar nicht abschätzbar; auch räume das Gutachten ein, dass das verwendete Modell den Ausweichverkehr auf das untergeordnete Netz überschätze. Zudem zeige es auf, dass bei einer isolierten Temporeduktion im Bereich F Mitte nur vernachlässigbare lokale Verlagerungseffekte anzunehmen seien. Verlagerungseffekte könnten ausgeschlossen werden, die gegenteilige Behauptung sei aktenwidrig. Die Präjudizwirkung (im sog. Szenario "F+") werde sodann im Kurzugutachten Verkehr und im Gutachten von 2019 fundamental gegensätzlich beurteilt, wobei das neuere Gutachten methodisch mangelhaft sei und selektiv argumentiere. Entgegen dem Kurzugutachten Verkehr hätten sich die Umstände nicht verändert. Tempo 30 als effektivste Massnahme zur Erreichung des Ziels einer Lärmsanierung (Einhaltung der IGW und Schutz der Gesundheit) dürfe nicht aufgrund hypothetischer unwahrscheinlicher zukünftiger Auswirkungen auf andere Strassenabschnitte verweigert werden; die Verhältnismässigkeitsprüfung müsse sich auf den konkreten Sanierungsfall konzentrieren; gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung spiele bezüglich der Bundesrechtskonformität von Herabsetzungen der Höchstgeschwindigkeit die Gesamtzahl der Anordnungen oder deren Anteil am kommunalen oder kantonalen Strassennetz keine Rolle. Zudem ignoriere das Kurzugutachten Verkehr die im Gutachten von 2019 aufgezeigten Lösungsansätze zur Steuerung des Verkehrsflusses bei einer umfassenderen Einführung von Tempo 30. Für den ÖV-Betrieb bestätige das Kurzugutachten Verkehr fehlende negative Auswirkungen bei isolierter Einführung von Tempo 30 im F. Im Übrigen gebe es ohnehin keine generelle Präjudizwirkung, da jede Massnahme einer individuellen Prüfung bedürfe; sollte es später in der Summe doch zu einer unerwünschten

Verlagerung kommen, könnten gezielte verkehrslenkende Massnahmen die Umlagerung verhindern.

Insgesamt könnten die geringfügigen Beeinträchtigungen des Individualverkehrs im Hinblick auf mögliche (aber nicht nachgewiesene) Fahrzeitverluste oder den verkehrsorientierten Charakter der C-Strasse das gesundheitlich motivierte Lärmschutzinteresse an Tempo 30 nicht überwiegen.

3.3

Die Kantonspolizei entgegnet vernehmlassungsweise, bei Lärmüberschreitungen sei nicht ohne weitere Prüfung und in jedem Fall eine Geschwindigkeitsreduktion anzuordnen; die Umweltschutzgesetzgebung selbst sehe eine Interessenabwägung vor und Art. 108 Abs. 2 SSV schreibe ausdrücklich eine Verhältnismässigkeitsprüfung vor. Zur Ablehnung einer Geschwindigkeitsreduktion hätten vorliegend diverse Gründe geführt; nur einer davon sei die Tatsache, dass es sich um eine Hauptverkehrsstrasse handle. Es habe eine umfassende Verhältnismässigkeitsprüfung stattgefunden, in die u.a. auch die Erkenntnisse zum Maximalpegel und zur Flankensteilheit sowie der Aspekt der Verkehrssicherheit bzw. generell die positiven Aspekte eingeflossen seien. Beim Kurzgutachten Verkehr handle es sich nicht um ein nachträgliches Ergänzungsgutachten, sondern es sei zusammen mit dem Kurzgutachten Lärm zu betrachten, wobei es sich um das übliche Vorgehen bei Lärmsanierungsverfahren auf Kantonsstrassen handle. Dass mit einer weiteren Geschwindigkeitsreduktion der Lärm nochmals etwas reduziert werden könnte, sei in der Verhältnismässigkeitsprüfung berücksichtigt worden; es handle sich zwar um eine wichtige, jedoch nicht um die einzige und alles entscheidende Auswirkung. Festzuhalten sei sodann, dass der Lärm auf der C-Strasse nicht verhindert, sondern lediglich verlagert werden könnte. Eine Gesamtbetrachtung der Lärmsanierung der C-Strasse sei zwingend notwendig, um eine schlüssige Verhältnismässigkeitsprüfung vornehmen zu können; würde dies nicht gemacht, hätte dies eine Ungleichbehandlung von später zu sanierenden Abschnitten zur Folge. Damit sei jedoch nicht gesagt, dass bei anderen Strecken der C-Strasse, bei welchen die Beurteilung der weiteren gutachterlich geprüften Aspekte anders ausfalle (z.B. ein klarer Zentrumscharakter bejaht werde), eine Interessenabwägung zu einem anderen Resultat führen könne [sic]. Generell seien Geschwindigkeitsreduktionen zu Lärmschutzzwecken an anderen Orten durchaus rechtskonform und solche würden auch angeordnet; jede Strasse und jeder Abschnitt seien separat

zu prüfen und zu beurteilen, wobei jedoch die Zusammenhänge des Strassennetzes und insbesondere der gesamten Strassenlänge nicht unberücksichtigt bleiben dürften. Geltend gemacht wird weiter, das Gutachten vom 31. Mai 2019 basiere auf veralteten Grundlagen und sei nicht zu berücksichtigen. Das Kurzgutachten Verkehr leide zudem nicht an methodischen Mängeln. Sodann würden die Gutachten nicht nur aufgrund des zu erwartenden Ausweichverkehrs, sondern auch aus weiteren, verkehrlichen Gründen davon ausgehen, dass eine Geschwindigkeitsreduktion nicht verhältnismässig sei. Bei der Beurteilung der Zentrumsfunktion handle es sich um einen Aspekt unter diversen. In Auseinandersetzung mit den rekurrentischen Ausführungen zu Ortsbildschutz und Strassenraumgestaltung hält die Kantonspolizei u.a. fest, das aktuell vorliegende Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) F basiere auf der regulären Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h und sehe weiterhin eine grosszügige, meist übersichtliche und verkehrsorientierte Strassenraumgestaltung vor. Zu erwähnen sei weiter, dass eine Funktion einer Hauptverkehrsstrasse das Kanalisieren des Verkehrs sei. Abschliessend wird darauf hingewiesen, gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV könne die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden, wenn einer der aufgezählten Gründe gegeben sei; dies sei jedoch nicht per se erforderlich. Zudem müsse die Reduktion nötig, zweck- und verhältnismässig sein. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung komme der anordnenden Behörde ein Gestaltungsspielraum zu, da Verkehrsbeschränkungen mit komplexen Interessenabwägungen verbunden seien.

In der Vernehmlassung der Baudirektion wird ergänzend darauf hingewiesen, das Gutachten von 2019 sei aus verschiedenen Gründen überholt und daher zur Interessenabwägung nicht herbeigezogen worden. Im Einzelnen hätten sich zwischenzeitlich folgende Parameter verändert: a. das Gutachten von 2019 basiere auf einer Beurteilung bevor die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h reduziert worden sei; b. in diesem Zusammenhang seien auch zwei neue Fussgängerstreifen mit Mittelinsel (und Beleuchtungskandelabern) erstellt worden; c. auf verschiedenen Gemeindestrassen in X und anderen Gemeinden an der C-Strasse seien Tempo-30-Zonen umgesetzt worden; d. ein lärmarmes Belag sei im Gutachten von 2019 noch als nicht machbar beurteilt worden; e. die Beurteilung der Lärmsituation und der Wirkung der Massnahmen im Gutachten von 2019 entspreche nicht mehr dem heutigen Stand der Technik. Zudem seien im Gutachten von 2019 Schlüsse gezogen worden, die eigentlich erst nach eingehender

Interessenabwägung verschiedenster Institutionen in diesem Mass erfolgen sollten. So seien fünf Strecken für Tempo 30 vorgeschlagen worden, die einen allfälligen Ausweichverkehr unterbinden sollten, wobei zu den einzelnen Strecken Folgendes angemerkt wird: a. die I-Strasse in Zürich liege im Zuständigkeitsbereich der Stadt Zürich und gemäss dem Konzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe der Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich sei hier Tempo 30 nur nachts vorgesehen; b. auf der J-Strasse in N sei Tempo 30 im Rahmen der Lärmsanierung rechtskräftig als nicht verhältnismässig beurteilt worden; c. die K-Strasse in M sei keine Kantonsstrasse und somit nicht im Zuständigkeitsbereich der Baudirektion; d. bei der L-Strasse in R lägen noch keine Abklärungen zu Tempo 30 vor; e. bei der D-Strasse in R sei Tempo 30 teilweise vorgesehen, doch sei eine Beschwerde vor Verwaltungsgericht hängig, die die Beibehaltung von Tempo 50 fordere. Diese Punkte zeigten deutlich, dass das Gutachten von 2019 überholt sei und für die Beurteilung der Verhältnismässigkeit der Temporeduktion nicht mehr beigezogen werden könne. Hervorgehoben wird sodann, dem Dokument "Umsetzung LSM, Übersicht & Interessenabwägung" könne entnommen werden, dass die Temporeduktion schon bei einer isolierten Betrachtung des Abschnitts F als nicht verhältnismässig eingestuft werde; die Untersuchung einer möglichen Präjudizwirkung unterstütze diese Einschätzung zusätzlich. Anzumerken sei zudem, dass die C-Strasse beinahe entlang des gesamten rechten Seeufers durch dicht besiedeltes Gebiet führe, weshalb eine einzig auf den Abschnitt F bezogene Betrachtung der Situation nicht gerecht werde. Weiter weist die Baudirektion darauf hin, das Kurzgutachten Lärm zeige, dass die Kombination von Tempo 50 und LAB mit Belagskennwert -3 dB(A) die Lärmbelastung um 2,8 bis 3,2 dB(A) vermindere; dabei handle es sich um eine deutliche Abnahme der Lärmbelastung. Die städtebauliche Funktion des Gebiets stehe nicht im Zusammenhang mit der Notwendigkeit der Lärmsanierung und sei lediglich in der Beurteilung der Verhältnismässigkeit zu berücksichtigen (wobei sich die Vernehmlassung zudem mit der spezifischen rekurrentischen Argumentation betreffend Ortsbildschutz und Strassenraumgestaltung auseinandersetzt). Schliesslich würden weder ein allfälliges Verkehrswachstum noch die Verkehrssicherheit zwingend ein Tempo 30-Regime bedingen.

3.4

Soweit sich in den weiteren Rechtsschriften der Parteien des Verfahrens G.-Nr. R3.2025.00108 (namentlich der umfangreichen Replik) Ausführungen

finden, die über die vorstehend wiedergegebenen Parteistandpunkte hinausgehen, kann auf deren Wiedergabe grundsätzlich verzichtet werden, da ihnen für die nachfolgende Beurteilung der Streitsache keine zusätzliche Bedeutung zukommt. Mit Blick auf den Ausgang des vorliegenden Verfahrens ist jedoch auf folgende ergänzenden Argumente in der Duplik der Kantonspolizei hinzuweisen: Erwähnt wird, dass im regionalen Gesamtverkehrskonzept rGVK 2023 eine Harmonisierung der Geschwindigkeit auf der C-Strasse vorgesehen sei. Weiter sei die betriebliche und die baulich-gestalterische Einrichtung der Strasse zwingend in der Interessenabwägung zu berücksichtigen, zumal sie auch einen Einfluss auf den Lärm habe; so sei die Ausgestaltung des Strassenraums auch dafür verantwortlich, ob eine Geschwindigkeitsherabsetzung für die Fahrzeuglenker erkennbar sei und von ihnen eingehalten werde. Damit eine Geschwindigkeit von 30 km/h bemerkt und eingehalten werde, müsse eine Strasse selbsterklärend sein; suggeriere das Erscheinungsbild der Strasse eine andere Höchstgeschwindigkeit, werde die effektiv gefahrene Geschwindigkeit höher ausfallen, so dass die Lärmreduktion deutlich geringer ausfalle als im Gutachten theoretisch berechnet. Angemerkt wird weiter, bei den Modellrechnungen seien die bis 2022 umgesetzten und weiter die geplanten Geschwindigkeitsreduktionen berücksichtigt worden. Schliesslich wird ausgeführt, auch betreffend Blaulichtorganisationen sei eine Gesamtschau notwendig. Deren Einsatzdauer würde erheblich eingeschränkt, wenn auf der gesamten C-Strasse, auf mit dem F vergleichbaren Abschnitten, die Geschwindigkeit von 30 km/h eingeführt würde. Die für Blaulichtorganisationen bei dringlichen Dienstfahrten zulässigen Abweichungen müssten verhältnismässig sein, was bei einer signalisierten Geschwindigkeit von 30 km/h bei 45 km/h, bei einer signalisierten Geschwindigkeit von 50 km/h bei 75 km/h angenommen werde, so dass eine Geschwindigkeitsreduktion einen Einfluss auf die Blaulichtorganisationen habe.

Die Ausführungen der Parteien im Verfahren G.-Nr. R3.2025.00104 entsprechen sinngemäss den vorstehend referierten Parteistandpunkten, weshalb sich auch insoweit eine Wiedergabe erübrigt.

4.

Gemäss Art. 16 USG müssen Anlagen, die den Vorschriften dieses Gesetzes oder den Umweltvorschriften anderer Bundesgesetze nicht genügen, saniert werden (Abs. 1), wobei der Bundesrat Vorschriften über die Anlagen,

den Umfang der zu treffenden Massnahmen, die Fristen und das Verfahren erlässt (Abs. 2). Wäre eine Sanierung nach Art. 16 Abs. 2 USG im Einzelfall unverhältnismässig, gewähren die Behörden Erleichterungen, wobei jedoch der Alarmwert für Lärmimmissionen nicht überschritten werden darf (Art. 17 USG). Art. 13 LSV statuiert, dass bei ortsfesten Anlagen, die wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen, die Vollzugsbehörde nach Anhören der Inhaber der Anlagen die notwendigen Sanierungen anordnet (Abs. 1). Die Anlagen müssen (gemäss Abs. 2) so weit saniert werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (lit. a) und dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (lit. b). 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). Gemäss Art. 14 Abs. 1 LSV gewährt die Vollzugsbehörde Erleichterungen, soweit die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen würde (lit. a) oder überwiegende Interessen namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes, der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Gesamtverteidigung der Sanierung entgegenstehen (lit. b).

Die Gewährung von Erleichterungen zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in einer bestimmten Situation ist gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung eine Ausnahmegewilligung, deren Erteilung nur in Sonderfällen erfolgen soll und restriktiv gehandhabt werden muss (BGr 1C_45/2010 vom 9. September 2010, E. 2.1; BGr 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016, E. 2.1, 5.5 [zum ultima ratio-Charakter von Erleichterungen]; BGr 1C_117/2017 und 1C_118/2017 vom 20. März 2018, E. 3.1). Dabei ist als mögliche Sanierungsmassnahme auch die Herabsetzung der Geschwindigkeit im Innerortsbereich, unter anderem durch Anordnung von Tempo 30, zu prüfen, was selbst dann gilt, wenn es sich bei der fraglichen Strasse um eine Hauptstrasse handelt (vgl. BGr 1C_45/2010 vom 9. September 2010, E. 2.4 und 2.5; BGr 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016, E. 2.2; vgl. auch BRGE III Nr. 0088/2017, E. 7.3 und 7.4.1, in BEZ 2017 Nr. 37 [betreffend Staatsstrassen]). Da entsprechende Verkehrsbeschränkungen regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden sind, besitzen die zuständigen Behörden einen erheblichen Gestaltungsspielraum (BGE 150 II 444, E. 3.5; BGr 1C_117/2017 und 1C_118/2017 vom 20. März 2018, E. 3.3; BGr 1C_11/2017 vom 2. März 2018, E. 2.4).

Im Sinne spezifisch strassenverkehrsrechtlicher Vorgaben hält Art. 108 Abs. 2 SSV fest, dass die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten herabgesetzt werden können, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a), bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b), auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (lit. c) oder durch die Herabsetzung eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann, wobei der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren ist (lit. d) (vgl. zur Alternativität der Voraussetzungen BGE 150 II 444, E. 6.4; vgl. auch BGE 139 II 145, insb. E. 5, wo lediglich lit. a und b zur Diskussion standen, sowie die Formulierung in BGr 1C_117/2017 und 1C_118/2017 vom 20. März 2018, E. 5.2 ["eine der Voraussetzungen"]). Vorgängig ist aufgrund eines Gutachtens abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV; vgl. auch Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes [SVG]). Dabei verlangt die Verhältnismässigkeitsprüfung eine gesamthafte Interessenabwägung unter Einbezug aller relevanten Umstände des Einzelfalls, wozu alle zu erwartenden positiven oder negativen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung in allen Bereichen (Lärm, Luft, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss usw.) gehören (BGr 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016, E. 2.2 und 6.4; vgl. auch BGE 150 II 444, E. 6.4).

Einem Fachgutachten kommt eine massgebliche Bedeutung zu. Zwar würdigen die rechtsanwendenden Behörden das Ergebnis der Sachverhaltsfeststellung – und mithin auch die Stellungnahmen von Fachpersonen – frei (§ 7 Abs. 4 VRG). Ein vollständiges, nachvollziehbares und schlüssiges von Behörden eingeholtes Gutachten genießt jedoch einen erhöhten Beweiswert. Aus diesem Grund darf von einem solchen Gutachten nicht ohne triftige Gründe abgewichen werden (BGr 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016, E. 5). Ein Grund zum Abweichen liegt namentlich dann vor, wenn das Gutachten Irrtümer, Lücken oder Widersprüche enthält oder wenn die Schlüssigkeit eines Gutachtens in wesentlichen Punkten zweifelhaft erscheint (VB.2019.00731 vom 30. April 2020, E. 4.2 und 4.3; VB.2016.00012 vom 11. August 2016, E. 2.3; je mit weiteren Hinweisen). Eine Bindung besteht demnach nur, aber immerhin insoweit, als sich die im Gutachten getroffenen Feststellungen und Schlüsse nicht als mangelhaft erweisen und ihnen nicht eine zutreffendere Auffassung des Gerichts entgegensteht.

5.1

Ausgangspunkt der vorliegend strittigen Geschwindigkeitsreduktion bildet die – grundsätzlich unbestrittene – Notwendigkeit einer Lärmsanierung entlang der C-Strasse im Ortsteil F. Entgegen der Argumentation der Kantonspolizei kann dabei aus der Formulierung von Art. 108 Abs. 2 SSV nicht abgeleitet werden, dass es sich um eine blosser "Kann-Vorschrift" handeln würde; zumindest soweit (wie vorliegend) der Herabsetzungsgrund gemäss Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV einschlägig ist, ergibt sich aus Art. 16 USG – unbeschadet der erforderlichen Verhältnismässigkeitsprüfung (vgl. dazu E. 5.2 ff.) bzw. der umweltrechtlichen Möglichkeit, Erleichterungen zu gewähren – eine Sanierungspflicht, aufgrund derer gegebenenfalls eine Temporeduktion erfolgen muss (vgl. BGr 1C_11/2017 vom 2. März 2018, E. 4.2).

Das Kurzgutachten Lärm vom 9. Juni 2023 (act. 18.1) weist im Ausgangszustand 2043 ohne Massnahmen für den gesamten Strassenabschnitt – von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen – Überschreitungen der IGW aus, wobei es sich zugleich fast durchgehend um Überschreitungen des "Alarmwerts – 5 dB(A)" handelt (a.a.O., S. 5 bzw. Anhang 2); betroffen sind total 29 Gebäude bzw. ca. 159 Personen. Das Gutachten untersucht in der Folge vier Varianten von Massnahmen, indem eine Höchstgeschwindigkeit von entweder 50 oder 30 km/h mit einem LAB mit Belagskennwert -1 dB(A) oder -3 dB(A) kombiniert werden. Vorliegend sind aufgrund des bereits mit BRGE III Nr. 0141/2022 vom 24. August 2022 (vgl. vorstehend E. 2.2) rechtskräftig angeordneten Einbaus eines LAB mit einem Belagskennwert von mindestens -3 dB(A) lediglich diese beiden Varianten von Interesse. Insoweit ergibt sich, dass bei einer Kombination mit Tempo 50 zwar eine gewisse Reduktion des Lärms erfolgt (vgl. a.a.O., S. 10: 2,8 dB[A] tagsüber bis 3,2 dB[A] nachts), jedoch bei den meisten Gebäuden Überschreitungen des IGW (und teilweise weiterhin auch des Alarmwerts -5 dB[A]) verbleiben; weiterhin von IGW-Überschreitungen betroffen sind bei dieser Variante 25 Gebäude und 147 Personen (a.a.O., S. 7; vgl. auch die leicht abweichenden Zahlen im Erleichterungsantrag [act. 12.2.2.1 (G.-Nr. R3.2025.00108), S. 6 f.]). Demgegenüber können bei einer Kombination des entsprechenden LAB mit Tempo 30 alle Gebäude unter die IGW gesenkt werden (a.a.O., S. 9; vgl. auch S. 10, wonach eine Wirkung von 6,5 dB[A] tagsüber bis 7,0 dB[A] nachts zu erwarten sei).

Wie das Gutachten zutreffend festhält, ist die Zweckmässigkeit der geprüften Lärmschutzmassnahmen nachgewiesen, da die erzielbare Lärmreduktion mehr als 1 dB beträgt und damit akustisch wahrnehmbar ist (a.a.O., S. 10 f.). Gleiches gilt aufgrund der aufgezeigten unterschiedlichen Wirkungen einer Massnahmenkombination mit Tempo 50 bzw. Tempo 30 auch spezifisch für die Teilmassnahme einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h. Eine solche erweist sich überdies – im Sinne von Art. 108 Abs. 4 SVG – als nötig, da keine anderen bzw. milderen (vgl. Art. 107 Abs. 5 SSV) Massnahmen ersichtlich sind, mit denen eine entsprechende Lärmreduktion bzw. eine Einhaltung der Grenzwerte erzielt werden könnte, nachdem der Einbau eines LAB mit hohem Belagskennwert bereits Teil der Massnahmenkombination bildet und eine Lärmschutzwand (die gemäss Art. 13 Abs. 3 LSV ohnehin keine Massnahme erster Wahl ist) im Lärmsanierungsprojekt nachvollziehbar ausgeschlossen wurde (vgl. zu Letzterem den Bericht [act. 12.2.1; G.-Nr. R3.2025.00108], S. 14 ff., insb. S. 16, sowie dessen Beilage 1 [act. 1.2.2.1; G.-Nr. R3.2025.00108], S. 8, bzw. die Beilage 4 [act. 12.2.2.4; G.-Nr. R3.2025.00108]).

Schliesslich weist das Kurzgutachten Lärm unter dem Titel "Hinweis zu TRED nachts" darauf hin, dass neben dem Mittelungspegel auch die Maximalpegel sowie die Flankensteilheit relevant seien, da diese die Störwirkung des Lärms, insbesondere nachts (Aufwachreaktionen), besser abbilden würden. Da bei Herabsetzung der Geschwindigkeit die Maximalpegel stärker abnehmen würden als der Mittelungspegel, würden hohe Maximalpegel bei Tempo 30 deutlich weniger auftreten als bei Tempo 50. Zusammengefasst wird die Variante "Tempo 30 und LAB -3 dB(A)" seitens der Gutachter aus Lärmsicht zur Ausführung empfohlen (zum Ganzen a.a.O., S. 11).

5.2

Wie vorstehend aufgezeigt, verneinen die Vorinstanzen allerdings die Verhältnismässigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion. Sie stützen sich dabei auf das Kurzgutachten Verkehr vom 11. Juni 2024, das im Dokument "Abschnittsbeurteilung" (act. 18.3) eine Aufteilung des gesamten Strassenverlaufs im Perimeter in drei Abschnitte vornimmt (a.a.O., S. 1) und diese – getrennt – anhand einer Checkliste (mit Punktevergabe) bewertet, indem Einschätzungen zu vier Themen bzw. insgesamt 13 Aspekten vorgenommen und sodann in einer Charakterisierung des jeweiligen Strassenabschnitts zusammengefasst werden (vgl. act. 18.3, S. 2 ff. sowie Beilagen 1 bis 3: Thema

"Ausgestaltung Strasse" mit den Aspekten "Wahrgenommene Breite des Strassenraums" und "Grundfunktion des Abschnitts"; Thema "Anforderungen Fuss-/Veloverkehr" mit den Aspekten "Querungsbedürfnis Fussgänger:innen", "Bestandteil Velonetz" und "Relevanz Netzabschnitte Fussverkehr"; Thema "Funktion Raumtyp" mit den Aspekten "Geschützte Gebäudestrukturen", "Siedlungsstruktur", "Strassenbezug Gebäude", "Kontext", "Öffentlichkeitsgrad" und "Aufenthalt"; Thema "Unfälle/Verkehrssicherheit" mit den Aspekten "Verletztenrate" und "Übersichtlichkeit Strassenabschnitt"). Gestützt darauf hält das Kurzgutachten Verkehr im Dokument "Gesamtbeurteilung & Übersicht" (act. 18.2) fest, alle betrachteten Abschnitte des F würden im Innerortsbereich liegen; das aktuell vorliegende Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) F basiere auf dem Temporegime T50, enthalte einige Elemente einer räumlichen Aufwertung, sehe aber weiterhin eine grosszügige, meist übersichtliche und verkehrsorientierte Strassenraumgestaltung vor. Im Abschnitt 1 [westlich] seien einige aufenthaltsbegünstigende Elemente vorhanden und ein gewisser Öffentlichkeitsgrad auszumachen; Abschnitt 2 [Mitte, von C-Strasse 161 bis 191] habe einen vernachlässigbaren Öffentlichkeits- und Aufenthaltscharakter, beinhalte aber eine einseitig dichte Aneinanderreihung historischer Wohnbauten mit Strassenbezug; für Abschnitt 3 [östlich] sei weder eine starke Relevanz für den Langsamverkehr noch ein hoher Öffentlichkeitsgrad, aufenthaltsbegünstigende Elemente oder ein Strassenbezug der Gebäude auszumachen. Es könne folglich keinem der Abschnitte eine Art Zentrumsfunktion zugeordnet werden. Insgesamt könnten aus verkehrlicher Sicht entsprechend keine klaren Gründe für eine Temporeduktion auf T30 gefunden werden. Die Handlungsspielräume zur siedlungsorientierteren Ausgestaltung des BGK im Sinne eines Temporegimes T30 erschienen zudem begrenzt, da siedlungsorientierte Elemente, wie Strassenversmälnerungen, Vertikalversätze etc. bei Hauptverkehrsstrassen mit entsprechend hohem durchschnittlichem Tagesverkehr (DTV) nicht sinnvoll erscheinen würden. Eine Temporeduktion auf T30 werde daher aus verkehrlicher Sicht als nicht verhältnismässig beurteilt und dementsprechend nicht empfohlen (a.a.O., S. 1).

Im Rahmen der fraglichen Empfehlung hält das Kurzgutachten Verkehr, Gesamtbeurteilung & Übersicht (act. 18.2) überdies fest, entlang der C-Strasse seien diverse weitere Abschnitte in der Charakteristik und daher in der Eignung für eine Temporeduktion ähnlich, wie die betrachteten Abschnitte des F, so dass im Falle von Tempo 30 im F konsequenterweise ebenfalls

Temporeduktionen im selben Ausmass auf diesen weiteren Abschnitten möglich wären; der F sei somit als Präjudizfall zu betrachten. Deshalb seien der mögliche Ausweichverkehr sowie mögliche Auswirkungen für den öffentlichen Verkehr (öV) zusätzlich untersucht worden, wobei die gemäss diesen Untersuchungen zu erwartenden möglichen Auswirkungen hinsichtlich des Ausweichverkehrs und einer damit verbundenen Lärmverlagerung die Empfehlung, T30 im Abschnitt F nicht einzuführen, unterstreichen würden (a.a.O., S. 1). Im Einzelnen unterscheidet das Gutachten zwischen einem "Szenario T30 F" (mit Einführung von Tempo 30 nur im Gegenstand des vorliegenden Verfahrens bildenden Perimeter) und einem "Szenario T30 F+", bei dem in allen Abschnitten, die sich aufgrund der Charakteristik und Ausgestaltung des Strassenraums in gleichem oder sogar höherem Masse für Tempo 30 eignen würden, ebenfalls eine entsprechende Geschwindigkeitsreduktion vorgenommen würde (vgl. a.a.O., S. 3 f. sowie zur Strassencharakterisierung [mit den sieben Kategorien "Zentren, hohe Nutzungsintensität", "Wohn-/Mischnutzung mit Strassenbezug", "Wohn-/Freizeit-Nutzung mit Strassenbezug", "Wohn-/Mischnutzung eher ohne Strassenbezug", "Wohn-/Freizeit-Nutzung ohne Strassenbezug", "Freizeit-/See-Nutzung ohne Strassenbezug" und "ohne Nutzungen"] act. 18.9). Für das Szenario F hält das Gutachten fest, bei einer isolierten Temporeduktion seien nur lokale Verlagerungseffekte anzunehmen, die aufgrund der Kürze des möglichen T30-Abschnitts als vernachlässigbar einzustufen seien (act. 18.2, S. 3, 6, wobei die Angaben zur T30-Strecke in diesem Szenario insofern widersprüchlich sind, als die kartografische Darstellung auf S. 3 dem – etwas mehr als 500 m langen – Perimeter entspricht, der auch dem Dokument "Abschnittsbeurteilung" [act. 18.3, S. 1] und dem Lärmgutachten [18.1, S. 9] zugrunde liegt, während im Text [act. 18.2 S. 3, 6] von einer Strecke von ca. 310 m die Rede ist, was mit dem mittleren der drei im Szenario F+ verwendeten Abschnitte des F – die nicht mit der Abschnittsbildung gemäss Abschnittsbeurteilung korrespondieren [vgl. die Kilometrierung in act. 18.9 und act. 18.3 S. 1] – übereinstimmen würde, der in etwa dem zweiten und dritten sowie dem östlichsten Teil des ersten Abschnitts gemäss Abschnittsbeurteilung entspricht). Auch wirke sich dieses Szenario gemäss Stellungnahme der Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland (VZO) nicht negativ auf den öV-Betrieb aus (act. 18.2 S. 7). Demgegenüber wird für das Szenario F+ Folgendes ausgeführt: Durch das Amt für Mobilität (AfM) sei eine Verkehrssimulation auf Basis dieses Szenarios durchgeführt worden, wobei es sich um eine reine Modellberechnung handle, die u.a. nicht berücksichtige, inwiefern Faktoren wie das vorhandene

Strassenlayout oder die Umgebungsgestaltung die Routenwahl mitbeeinflussen würden; auch verkehrspsychologische Faktoren würden nicht berücksichtigt. Somit werde der Ausweichverkehr auf das untergeordnete Netz vermutlich überschätzt, zumal das Modell mutmasslich überproportional stark auf geringe Fahrzeitdifferenzen reagiere. Im vorliegenden Szenario sei eine disperse Verteilung des Ausweichverkehrs auf umliegende Quartierstrassen in den Gemeinden O, P, Q, M, R und X sowie diverse andere Kantons- und Gemeindestrassen möglich. Die exakten Ausmasse der Verlagerungseffekte seien nur schwer abzuschätzen. Trotzdem sei davon auszugehen, dass sich die Netzhierarchie im Strassennetz verändern werde und die C-Strasse als deklarierte Hauptverkehrsstrasse in ihrer Funktion als Hauptträgerin des Verkehrs geschmälert werde (a.a.O., S. 4 f., wobei die Veränderungen der Verkehrs- und Lärmbelastung für ausgewählte Strassen quantifiziert werden [vgl. auch act. 18.11 und 18.13]). Zusammenfassend wird festgehalten, selbst wenn von einer Überschätzung der Modellberechnungen auszugehen sei, würden Verlagerungseffekte auf den umliegenden Hauptverkehrsachsen und möglicherweise auf den Quartierstrassen auftreten. Das absolute Ausmass sowie die konkrete Verlagerung liessen sich aufgrund der Komplexität des Eingriffes mit diversen T30-Abschnitten auf der C-Strasse nicht vorhersagen. Eine Verlagerung des Strassenlärms auf diverse weitere und teils untergeordnete Strassenabschnitte sei wahrscheinlich, wodurch der eigentliche Sinn der Temporeduktion als Lärmschutzmassnahme in Frage gestellt sei. Zudem würden einige Routen in ihrer Hierarchie ungewollt an Bedeutung gewinnen (act. 18.2 S. 6). Bezüglich des öV wird dargelegt, gemäss Stellungnahme der VZO würde sich im Szenario F+ nur T30 in Q negativ auf den Betrieb auswirken, während die übrigen Temporeduktionen hingenommen werden könnten (a.a.O., S. 7; vgl. auch act. 18.8).

Im Dokument "Umsetzung LSM, Übersicht & Interessenabwägung" (act. 18.6) werden die vorstehend referierten gutachterlichen Aussagen zusammenfassend wiedergegeben und sodann unter dem Titel "Interessenabwägung vom 06.08.2024" Folgendes ausgeführt: Pro-Argumente einer Temporeduktion seien ein lokal verbesserter Lärmschutz (inkl. Abnahme der Maximalpegel und der Flankensteilheit), der positive Effekt auf die allgemeine Verkehrssicherheit, das Vorliegen geschützter Gebäudestrukturen sowie der Umstand, dass die Busbetreiberin nicht mit negativen Auswirkungen rechne. Als Contra-Argumente werden demgegenüber die folgenden genannt: Keinem der Abschnitte könne eine Zentrumsfunktion zugeordnet werden, wobei

weder erhöhte Querungsbedürfnisse noch ein enger Strassenraum eine Abweichung von der ordentlichen Innerortsgeschwindigkeit erwarten lassen würden. Die C-Strasse sei als Hauptverkehrsstrasse klassiert und übernehme eine wichtige regionale Durchleitungsfunktion mit einer hohen Verkehrsbelastung, wobei die entsprechende Strassenraumgestaltung verkehrorientiert geprägt sei; auch spreche die übergeordnete Gesamtbetrachtung des Temporegimes gegen eine Reduktion, da die C-Strasse als Durchgangsstrasse des Bundes ihre zentrale Funktion in der Bündelung und Durchleitung des Verkehrs behalten solle; auch erschienen die Durchsetzbarkeit und Akzeptanz im gegenwärtigen Erscheinungsbild nicht gegeben. Die Lärmbelastung an der C-Strasse sei durchgehend relativ hoch und der Abschnitt F insofern nicht auffällig; bei einer abschnittswisen T30-Signalisierung auf der C-Strasse sei eine Verlagerung der Lärmbelastung wahrscheinlich. Das Risiko, dass die Verkehrsumlagerungen nicht genügend eingedämmt werden könnten, sei hoch, u.a. da Einzelfallbeurteilungen nicht vorweggenommen werden könnten und weil auch andere Strassenhalter involviert wären. Mit der bereits umgesetzten Temporeduktion auf 50 km/h und dem vorgesehenen LAB reduziere sich die Lärmbelastung im Bereich F deutlich. Die C-Strasse weise im Bereich F eine geringe Relevanz für den Fuss- und Veloverkehr auf. Es bestehe kein ausgeprägter verkehrlicher Handlungsdruck aus Sicht der Verkehrssicherheit. Auch aus Sicht der Blaulichtorganisationen wirke sich T30 negativ aus. Unter dem Titel Entscheid wird sodann abschliessend festgehalten, aus der isolierten Betrachtung der Abschnitte F gehe hervor, dass eine Temporeduktion auf T30 aus verkehrlicher Sicht auf keinem der Abschnitte als verhältnismässig einzustufen sei. Die Untersuchungen einer möglichen Präjudizwirkung im Szenario F+ unterstützten diese Einschätzung zusätzlich, da die Lärmverlagerung durch den Ausweichverkehr sowie die möglichen lokalen und regionalen Verkehrsverlagerungseffekte, die mit einer Schmälerung der zentralen Durchleitungsfunktion der C-Strasse einhergehen würden, die positiven Aspekte einer Temporeduktion zur Reduktion des Strassenverkehrslärms im Abschnitt F nicht zu überwiegen vermöchten; Durchsetzbarkeit und Akzeptanz seien so kaum gegeben. Insgesamt werde eine Temporeduktion als nicht verhältnismässig beurteilt (vgl. zum Ganzen a.a.O., S. 7 f.).

5.3.1

Die seitens der Vorinstanzen in Übereinstimmung mit dem Kurzgutachten Verkehr vertretene "verkehrliche" Unverhältnismässigkeit einer

Geschwindigkeitsreduktion wird somit nur teilweise mit einer aggregierten Betrachtung von Tempo 30-Abschnitten auf der gesamten C-Strasse begründet (vgl. dazu nachstehend E. 5.4); vielmehr soll sie sich primär bereits bei isolierter Betrachtung des streitbetroffenen Strassenabschnitts ergeben. Das dabei zur Anwendung gelangende Verständnis der in Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV vorgeschriebenen Verhältnismässigkeitsprüfung ist jedoch nicht haltbar. Steht wie vorliegend eine Geschwindigkeitsreduktion zwecks Lärmsanierung in Frage – und ist dabei, wie in E. 5.1 aufgezeigt, die Voraussetzung von Art. 108 Abs. 2 lit. d Satz 1 SSV (Verminderung übermässigen Lärms) erfüllt –, so wäre auf eine Anordnung der Geschwindigkeitsreduktion lediglich dann zu verzichten, wenn sie sich aufgrund von entgegenstehenden Interessen, mithin solchen, die durch das neue Temporegime beeinträchtigt werden, als unverhältnismässig erweisen würde (vgl. in diesem Sinne auch den in BGr 1C_117/2017 und 1C_118/2017 vom 20. März 2018, E. 5.2 – im Zusammenhang mit dem Inhalt des erforderlichen Gutachtens – erfolgenden Hinweis, wonach neben den Konsequenzen aus Lärmsicht auch allfällige entgegenstehende Verkehrsinteressen [Verkehrssicherheit und -fluss, Ausweichverkehr, Konsequenzen für den öffentlichen Verkehr, etc.] aufzuzeigen sind; vgl. zudem das Vorgehen in BGr 1C_11/2017 vom 2. März 2018, E. 4.3 und 4.4). Ob demgegenüber weitere Gründe bestehen, die ebenfalls für eine Temporeduktion sprechen, ist lediglich insofern relevant, als solche zum Lärmschutzinteresse hinzutretenden Aspekte die Interessenabwägung zugunsten der Temporeduktion beeinflussen könnten; das blosse (allfällige) Fehlen solcher weiterer Gründe kann sich jedoch von vornherein nicht im Sinne eines dem Lärmschutzinteresse entgegenstehenden Interesses auswirken, das geeignet wäre, eine zu Lärmschutzzwecken ins Auge gefasste Einführung von Tempo 30 als unverhältnismässig erscheinen zu lassen.

Exemplarisch aufzeigen lässt sich dies am Beispiel der Verkehrssicherheit: Dass Tempo 30 dieser grundsätzlich zuträglich ist, ist an sich unbestritten und wird vorliegend wie erwähnt seitens der Vorinstanz im Rahmen der Interessenabwägung denn auch berücksichtigt. Ob aber im konkreten Strassenabschnitt Sicherheitsdefizite bestehen – die gegebenenfalls selbst als (eigenständiger) Grund einer Temporeduktion (im Sinne von Art. 108 Abs. 2 lit. a oder b SSV) fungieren könnten –, ist demgegenüber nur insofern relevant, als solche Sicherheitsdefizite ein (u.U. auch bloss im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung zum Tragen kommendes) zusätzliches Argument für die Einführung von Tempo 30 liefern würden; fehlen sie demgegenüber, stellt

dies jedoch kein Argument gegen die Einführung von Tempo 30 dar (wie dies beispielsweise beim Aspekt der Einschränkungen des öV aufgrund verlängerter Reisezeiten der Fall wäre), sondern das Fehlen eines zusätzlichen für Tempo 30 sprechenden Aspekts wirkt sich im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung gleichsam neutral aus. In diesem Sinne erscheint es problematisch, wenn im Rahmen der Abschnittsbeurteilung im Kurzgutachten Verkehr beispielsweise die fehlende Verminderung der Übersichtlichkeit des Strassenabschnitts mit einem Wert von "-1" berücksichtigt wird und damit zu einem Punktetotal beiträgt, das, soweit es (wie vorliegend) negativ ist, als Ausdruck einer fehlenden "verkehrlichen Verhältnismässigkeit" der Temporeduktion aufgefasst wird, während in Wirklichkeit das (behauptete) blosses Fehlen einer verminderten Übersichtlichkeit nicht gegen die Einführung von Tempo 30 – die lediglich nicht auch spezifisch unter diesem Aspekt angezeigt wäre – sprechen (und auch an der generell positiven Wirkung von Tempo 30 auf die Verkehrssicherheit nichts ändern) würde. Gleiches gilt selbstredend für die unter dem Titel "Anforderungen Fuss-/Veloverkehr" abgehandelten Aspekte, jedoch ebenso für die Aspekte der Gruppe "Funktion Raumtyp" (wie z.B. Öffentlichkeitsgrad oder Strassenbezug der Gebäude), deren Fehlen kein Argument gegen eine Geschwindigkeitsreduktion darstellt und die umgekehrt durch eine Geschwindigkeitsreduktion nicht negativ – sondern im Gegenteil tendenziell positiv – beeinflusst werden. Auch für die vierte Gruppe "Ausgestaltung Strasse" trifft diese Einschätzung zu, da die Breite des Strassenraums und eine als "verkehrsorientiert" qualifizierte Grundfunktion der Strasse, soweit damit lediglich die Strassenraumgestaltung angesprochen ist, keine eigenständigen, der Einführung von Tempo 30 entgegenstehenden Interessen umschreiben; anders zu beurteilen wäre eine allfällige Beeinträchtigung der Funktionalität der Strasse (in ihrer Eigenschaft als Hauptverkehrsstrasse) weshalb der Einfluss einer Geschwindigkeitsreduktion auf u.a. diesen – ein entgegenstehendes Interesse zum Ausdruck bringenden – Aspekt nachstehend näher zu untersuchen ist (vgl. E. 5.3.2). Die Strassenraumgestaltung als solche kann dabei insbesondere auch nicht unter Verweis auf eine dadurch (angeblich) herbeigeführte fehlende Einhaltung bzw. Akzeptanz eines neuen Temporegimes als selbständiges entgegenstehendes Interesse qualifiziert werden: Zum einen ist der Verweis auf eine prognostizierte teilweise Nichtbeachtung als Argument gegen eine Temporeduktion von vornherein unzulässig, nachdem die fragliche Anordnung im Gegenteil mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln (u.a. auch Geschwindigkeitskontrollen) durchzusetzen ist (vgl. bereits BRGE III Nr. 0088/2017, E.

8.2, in BEZ 2017 Nr. 37). Soweit sich zum andern allfällige Anpassungen der Strassenraumgestaltung im Hinblick auf die Umsetzung einer Geschwindigkeitsreduktion als sinnvoll erweisen, können diese gegebenenfalls im Nachgang zur Anordnung des neuen Temporegimes vorgenommen werden (wobei die vorgezogene Umsetzung eines neuen Betriebs- und Gestaltungskonzepts [das zudem gemäss der mit RRB 69/2026 vom 28. Januar 2026 erfolgten Projektfestsetzung gewisse ein anderes Temporegime begünstigende Elemente – wie z.B. eine nicht überholbare Fahrbahnhaltstelle – aufweist; vgl. auch E. 5.6] nicht per se unzulässig erscheint, jedoch allfällige spätere Anpassungen im Hinblick auf die Durchsetzung eines neuen Temporegimes nicht negativ zu präjudizieren vermag); jedenfalls stellt die gegenwärtige Strassenraumgestaltung als solche gerade aufgrund ihrer Veränderbarkeit (die im Übrigen trotz beabsichtigter Beeinflussung der gefahrenen Geschwindigkeit den Verkehrsfluss als solchen nicht beeinträchtigen muss) kein entgegenstehendes Interesse dar, aufgrund dessen eine Geschwindigkeitsreduktion als unverhältnismässig zu qualifizieren wäre.

Zusammenfassend ergibt sich somit, dass der Grundansatz, mit dem die Vorinstanzen bzw. das Kurzgutachten Verkehr eine "verkehrliche Unverhältnismässigkeit" – bereits bei isolierter Betrachtung des Strassenabschnitts im Ortsteil F – zu begründen versuchen, verfehlt ist. Weder die dem Abschnitt attestierte fehlende Zentrumsfunktion noch das (behauptete) Fehlen klarer Gründe für eine Temporeduktion aus verkehrlicher Sicht sind geeignet, die Unverhältnismässigkeit der Einführung von Tempo 30 darzutun, da es sich nicht um Interessen handelt, die dem für eine Reduktion sprechenden Lärmschutzinteresse entgegengesetzt wären. Da insoweit die vorinstanzliche Begründung der Unverhältnismässigkeit auch dann nicht stichhaltig ist, wenn auf die – im Einzelnen weitgehend umstrittenen – gutachterlichen Qualifikationen des Abschnitts hinsichtlich Strassenraumgestaltung, Raumtyp und Verkehrssicherheit abgestellt wird, erübrigt sich sowohl eine detaillierte Auseinandersetzung mit den entsprechenden rekurrentischen Argumenten als auch die Durchführung eines Augenscheins, würde doch selbst die vollumfängliche Bestätigung der gutachterlichen Einschätzung (in tatsächlicher Hinsicht) an der (rechtlichen) Unmassgeblichkeit der fraglichen Aspekte nichts ändern.

5.3.2

Zu prüfen ist somit, ob – bei isolierter Betrachtung (vgl. zur aggregierten Betrachtung E. 5.4) – negative Wirkungen einer Geschwindigkeitsreduktion im Sinne entgegenstehender Interessen ersichtlich sind. Nicht ins Gewicht fallen die – seitens der Vorinstanzen bzw. des Gutachters denn auch gar nicht thematisierten – Reisezeitverluste, da diese aufgrund der Kürze des von der Temporeduktion betroffenen Streckenabschnitts (unabhängig von den in E. 5.2 referierten Unklarheiten) marginal sind. Wie in E. 5.2 aufgezeigt, schliesst sodann das Gutachten selber bei isolierter Betrachtung massgebliche Verlagerungseffekte aus. In diesem Sinn erscheint denn auch die Erhaltung der Funktionalität der C-Strasse als Hauptverkehrsstrasse (vgl. zur Bedeutung des Aspekts der Funktion BGr 1C_11/2017 vom 2. März 2018, E. 4.4.2, m.w.H.) unproblematisch, beruht doch der Aspekt der Bündelung und Durchleitung des Verkehrs auf der effektiven – und wie erwähnt (in diesem Szenario) nicht in Frage gestellten – Nutzung der Strasseninfrastruktur, ohne dass es insoweit auf allfällige, zwecks Durchsetzung des Temporegimes als erforderlich erachtete Umgestaltungen des Strassenraums ankäme, solange diese nicht zu einer Verlagerung der Verkehrsflüsse führen. Unproblematisch sind weiter die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr (vgl. auch dazu bereits E. 5.2). Nichts anderes kann schliesslich für die Blaulichtorganisationen gelten, da schon die Marginalität des fraglichen Streckenabschnitts eine massgebliche Beeinträchtigung der Einsatzbedingungen ausschliesst. Weitere entgegenstehende Interessen sind neben diesen nachgerade klassischen Gegenargumenten keine ersichtlich, zumal (wie schon in E. 5.3.1 erwähnt) die Wirkungen von Tempo 30 auf Verkehrssicherheit, Fuss- und Veloverkehr sowie Strassenraumgestaltung jedenfalls nicht negativ (sondern im Gegenteil aller Voraussicht nach positiv) sind. Kein Argument zur Begründung der Unverhältnismässigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion stellt schliesslich der Verweis auf bereits umgesetzte oder vorgesehene Lärmschutzmassnahmen dar, soweit diese nicht aufgrund vergleichbarer Wirkungen als mildere Massnahmen in Betracht fallen (was wie in E. 5.1 aufgezeigt vorliegend gerade nicht der Fall ist).

Damit lässt sich festhalten, dass sich bei isolierter Betrachtung des von der strittigen Temporeduktion betroffenen Strassenabschnitts die Anordnung von Tempo 30 als verhältnismässig erweist, da der sehr grossen positiven Wirkung hinsichtlich des Lärmschutzes keine massgeblichen negativen

Wirkungen (namentlich im Sinne einer Beeinträchtigung von Verkehrsinteressen) entgegenstehen.

5.4.1

Die Untersuchung eines vorliegend als "aggregierte Betrachtung" bezeichneten Szenarios, in dem die gesamte C-Strasse als Betrachtungsperimeter gewählt wird, um das Ausmass der Präjudizwirkung einer Temporeduktion im vorliegend strittigen Abschnitt abschätzen zu können, geht auf ein vom 31. Mai 2019 datierendes Gutachten (act. 18.5; vgl. zu diesem bereits E. 2.2) zurück, welches diese Frage sehr detailliert und überzeugend abhandelt (vgl. zur Auseinandersetzung mit der vorinstanzlichen Argumentation, wonach das Gutachten überholt sei, nachfolgend E. 5.4.2).

Das Gutachten nimmt eine Typisierung der Strassencharakteristik vor (a.a.O., S. 23 ff.), wobei die verwendeten Typen grundsätzlich (mit Ausnahme des Fehlens der Kategorie "Wohn-Freizeitnutzung ohne Strassenbezug") denjenigen im Kurzugutachten Verkehr (vgl. vorstehend E. 5.2) entsprechen. Allerdings sind die Abschnittsbildung und die Typisierung der einzelnen Abschnitte z.T. anders (im Falle des Fs insbesondere insofern, als generell von "Wohn-/Mischnutzung mit Strassenbezug" ausgegangen wird [a.a.O., S. 24 f.], während das Kurzugutachten Verkehr gemäss act. 18.9 [vgl. oben E. 5.2] den westlichsten Teil des streitbetroffenen Perimeters der Kategorie "Wohn-/Freizeitnutzung mit Strassenbezug" zuweist). Das Gutachten untersucht sodann verschiedene Szenarien der Temporeduktion, u.a. namentlich das "Szenario T30/50", in dem (ausschliesslich) für die Strassentypen "Zentren, hohe Nutzungsintensität" und "Wohn-/Mischnutzung mit Strassenbezug" Tempo 30 eingeführt würde, sowie das "Szenario T30max", in dem eine entsprechende Temporeduktion zusätzlich auch für den Strassentyp "Wohn-/Freizeitnutzung mit Strassenbezug" vorgesehen wäre (act. 18.5, S. 26 f., 30 f.). Nach Untersuchung der Lärmwirkung der einzelnen Szenarien (a.a.O., S. 32 ff.) beurteilt das Gutachten Ausweichrouten und Verkehrsverlagerungen und hält insoweit Folgendes fest: Zum einen stünden im umliegenden Netz Verbindungen ausserhalb des Siedlungsgebiets zur Verfügung, die den Verkehr vor allem auch zur Oberlandautobahn lenken würden, was u.U. als positiv einzuschätzen wäre; es würden aber auch parallele Innerortsrouten sichtbar, für die Mehrverkehr vermieden werden sollte. Die Szenarien seien im Verkehrsmodell GVM 2016 modelliert und sodann die Differenzplots vergleichend analysiert worden, wobei anschliessend zu beurteilen

gewesen sei, ob die Verlagerungen positiv oder negativ im Hinblick auf die Lärmsituation seien. Bei den Szenarien, in denen nicht nur die fünf Ortszentren T30 würden, komme es insbesondere in den Gemeinden O, R und S auf einzelnen Routen zu unerwünschtem Mehrverkehr. Es werde aber auch ersichtlich, dass die neu gewählten Routen teilweise in der Nutzungsintensität und dem Schutzanspruch den Strecken auf der C-Strasse sehr ähnlich seien. Dies zeige, dass der Präjudizanspruch nicht auf die Strecken der C-Strasse beschränkt sei, weshalb auf vier weiteren Streckenabschnitten [ausserhalb der C-Strasse] im Modell Tempo 30 vorgesehen worden sei. Die auf dieser Basis für die Szenarien T30max und T30/50 erneut erstellten Differenzplots zeigten eine wiederhergestellte Balance der Reisezeiten; es komme in keinem Szenario zu massgeblichem Ausweichverkehr. Vermeintlich starke Auswirkungen der Geschwindigkeitsreduktionen würden durch die flankierenden Massnahmen bzw. weitere Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion im Gesamtsystem der Region vollständig kompensiert, auch im Szenario T30max (vgl. zum Ganzen a.a.O., S. 35 ff., 46, 48).

Das Gutachten beurteilt schliesslich – auf Basis einer "Spinnenauswertung" im Verkehrsmodell GVM 2016 – auch die Reisezeitveränderungen. Hervorzuheben ist insoweit zum einen die Erkenntnis, dass die auf der C-Strasse gefahrenen Distanzen sehr kurz seien (90 % unter 10 km, 60 % sogar unter 5 km) und die gesamte Länge der C-Strasse praktisch nie gefahren werde, so dass die C-Strasse vor allem eine lokale und gemeindeverbindende Funktion besitze (a.a.O., S. 42). Zum andern wird als Ergebnis der Reisezeitmodellierung für ausgewählte Relationen festgehalten, dass es u.a. im Szenario T30/50 zu keinen relevanten Veränderungen in der Reisezeit komme. Einzig im Szenario T30max wirkten die kumulierten Abschnitte von Tempo 30, vor allem zwischen O und Q, so stark, dass es auf einzelnen Relationen zu mehr als fünf Minuten zusätzlicher Reisezeit komme; mit Ausnahme der Relation Q-P betreffe dies ausschliesslich Relationen, die länger als 10 km seien und von wesentlich weniger Personen als die kurzen Relationen gefahren würden. Es werde deutlich, dass der Kippschalter für diesen Effekt in der Kategorie der Wohn-/Freizeitnutzung mit Strassenbezug [mithin der Frage, ob auch für diese eine Temporeduktion erfolgt] liege (vgl. zum Ganzen a.a.O., S. 44).

5.4.2

Die Verwendbarkeit (auch) des vorstehend referierten Gutachtens (im Folgenden: Gutachten 2019) wird seitens der Vorinstanzen bestritten (vgl. im Einzelnen E. 3.3). Auch das Kurzgutachten Verkehr selbst hält insoweit einleitend fest, die Verkehrssimulationen im Gutachten 2019 basierten teilweise auf veralteten Grundlagen, weshalb sie aktualisiert worden seien. Zudem habe sich das Temporegime einzelner Strassenabschnitte im betreffenden Gebiet in der Zwischenzeit geändert. Die Berechnung der Wirkung der Massnahmen an der Quelle beruhe auf mittlerweile überholten Ansätzen und habe keine Gültigkeit mehr. Auch seien im Gutachten Schlüsse gezogen worden, welche eigentlich erst nach eingehender Interessenabwägung verschiedenster Institutionen in diesem Masse erfolgen sollten. Aus diesem Grund würden im Kurzgutachten Verkehr anhand der aktuellen Praxis die verkehrlichen Auswirkungen einer möglichen Temporeduktion im Bereich F und darüber hinaus erneut untersucht und insbesondere die Thematik des Ausweichverkehrs sowie der Verlagerung der Lärmbelastung im regionalen Kontext erneut aufgegriffen (act. 18.2 S. 1).

Diese Kritik – wie auch die insbesondere seitens der Baudirektion vernehmlassungsweise erhobene (vgl. E. 3.3) – ist nicht geeignet, die Bedeutung des Gutachtens 2019 im Hinblick auf die Beurteilung der Frage von Verlagerungseffekten bei aggregierter Betrachtung und insbesondere im Hinblick auf die Einordnung der im Kurzgutachten Verkehr insoweit erfolgten Aussagen zu schmälern. Unbehelflich ist diesbezüglich zunächst der Hinweis auf überholte Ansätze für die Beurteilung der Lärmsituation und der Wirkung der Massnahmen, steht dieser Aspekt des Gutachtens 2019 doch vorliegend von vornherein nicht zur Diskussion, nachdem mit dem Kurzgutachten Lärm in diesem Punkt ein schlüssiges, nachvollziehbares und fachgerecht erstelltes Gutachten besteht. Dass sodann die Grundlagen der jeweiligen Verkehrssimulationen im Kurzgutachten Verkehr neuer sind, trifft zwar zu. Nicht ersichtlich ist indessen, dass die abweichenden Einschätzungen, zu denen dieses Gutachten und das Gutachten 2019 bezüglich der Frage der Verkehrsverlagerung gelangen, auf diese Unterscheide zurückzuführen wären. Vielmehr besteht zwischen den beiden Gutachten ein methodischer Unterschied, indem sich das Kurzgutachten Verkehr auf eine aggregierte Betrachtung der Einführung von Tempo 30 auf diversen Abschnitten der C-Strasse – was im Gutachten 2019 wie erwähnt als Zwischenschritt ebenfalls ausgewiesen wird – beschränkt, während das Gutachten 2019 darüber hinaus die Wirkung

allfälliger flankierender Massnahmen bzw. einer auf weitere Teile des Gesamtsystems übertragenen Präjudizwirkung untersucht. Die entsprechenden Aussagen des Gutachtens 2019 sind dabei primär konzeptionell von Bedeutung, indem sie aufzeigen, dass bei einer entsprechenden – nicht auf die C-Strasse beschränkten und insofern die Realität besser abbildenden – Betrachtung vermeintliche Verlagerungseffekte vermieden (bzw. gegebenenfalls auch rückgängig gemacht) werden können. Dass das Kurzgutachten Verkehr diesen Aspekt nicht thematisiert, lässt es insoweit als unvollständig erscheinen, und führt zwangsläufig zu verkürzten gutachterlichen Schlussfolgerungen hinsichtlich der Verlagerungseffekte eines – auf die C-Strasse beschränkt definierten – Szenarios F+. Damit entfällt (im Sinne des in E. 4 a.E. Dargelegten) zum einen hinsichtlich des Kurzgutachtens Verkehr die Bindungswirkung; zum andern kann aber eine Beurteilung – gerade aufgrund des Umstands, dass die weitergehenden Aussagen im Gutachten 2019 neben konkreten Berechnungen der Wirkung bestimmter flankierender Massnahmen auch konzeptioneller Natur sind (und das Gutachten insofern v.a. die grundsätzliche Möglichkeit einer Ausbalancierung des Gesamtsystems durch entsprechende Eingriffe an anderen Stellen als der C-Strasse nachweist) – auch bei unterstellter Relevanz einer aggregierten Betrachtung (vgl. zu dieser Frage E. 5.4.3 f.) unter Einbezug des Gutachtens 2019 nach wie vor erfolgen, so dass insbesondere keine Rückweisung zu erneuter Untersuchung im Sinne der Einholung weiterer Gutachten erforderlich ist (vgl. auch BGE 150 II 444 E. 6.3, wonach zur Ergänzung und Konkretisierung der im Gutachten [vorliegend also dem Kurzgutachten Verkehr] enthaltenen Informationen auf andere Erhebungen zurückgegriffen werden könne und entscheidend sei, dass die zuständige Behörde die erforderlichen Informationen besitze, um die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV zu prüfen).

Die weitere Detailkritik am Gutachten 2019 vermag ebenfalls nicht zu verfangen: Dass die zwischenzeitlich erfolgte Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h im strittigen Abschnitt sich auf die Aussagen zu Verlagerungseffekten eines anderen Temporegimes auswirken würde, ist nicht ersichtlich, zumal sich der Verlagerungseffekt dadurch höchstens reduzieren könnte, da die Abweichung zum Ist-Zustand geringfügiger ausfällt. Gleiches gilt bezüglich der mit dieser bereits erfolgten Temporeduktion korrespondierenden Umgestaltungen des Strassenraums. Auch die Umsetzung von Tempo 30-Zonen auf verschiedenen Gemeindestrassen könnte höchstens zur Folge haben, dass das Erreichen von Alternativrouten unattraktiver

würde, so dass auch insoweit nicht von einer Zunahme der Verlagerungseffekte gegenüber dem im Gutachten 2019 untersuchten Zustand ausgegangen werden kann. Irrelevant ist für die vorliegend interessierende Frage die veränderte Haltung der Behörden zur Möglichkeit des Einbaus eines LAB. Was sodann die Ausführungen der Baudirektion zu den einzelnen im Gutachten 2019 genannten Streckenabschnitten ausserhalb der C-Strasse, auf denen ebenfalls Tempo 30 vorgesehen werden könnte (vgl. act. 18.5 S. 37), anbelangt, ist zum einen im Sinne des vorstehend Ausgeführten daran festzuhalten, dass die Bedeutung des Gutachtens 2019 insoweit insbesondere auch in der konzeptionellen Aussage betreffend Möglichkeiten einer Ausbalancierung des Gesamtsystems besteht, was durch den allfälligen Nachweis der fehlenden Realisierbarkeit einer Temporeduktion auf einem bestimmten Abschnitt nicht widerlegt wird. Zum andern ist zu konstatieren, dass selbst die Baudirektion für einen Teil der fraglichen Strecken die Möglichkeit einer Temporeduktion nicht ausschliesst, für weitere Strecken auf die fehlende Zuständigkeit der Baudirektion verweist (was aber – wie in E. 5.4.3 näher auszuführen ist – nicht gegen die Möglichkeit entsprechender Massnahmen als Reaktion auf ein Szenario F+ spricht) und lediglich für eine Strecke von einem rechtskräftigen Verzicht auf Tempo 30 ausgeht (was aber ebenfalls zu relativieren ist, da aufgrund des Charakters von Strassenlärmsanierungen als Daueraufgabe [vgl. dazu BGr 1C_574/2020 vom 9. März 2023 sowie Lorenz Lehmann/Daniel Kunz, in: Zürcher Planungs- und Baurecht, 7. Auflage 2024, Hrsg. Christoph Fritzsche/Peter Bösch/Thomas Wipf/Daniel Kunz, Bd. 2, S. 1680] gegebenenfalls – bei allfälligen negativen Verlagerungseffekten – auf den entsprechenden Entscheid zurückzukommen wäre).

Zusammenfassend ergibt sich somit, dass das Gutachten 2019 bezüglich der – vorliegend interessierenden – Beurteilung der Auswirkungen (betreffend Verkehrsverlagerung, aber auch betreffend Reisezeit) einer aggregiert betrachteten Einführung von Tempo 30 auf der C-Strasse nicht überholt, sondern – insbesondere auch hinsichtlich des konzeptionellen Ansatzes und des Nachweises der grundsätzlichen Möglichkeit einer Ausbalancierung des Gesamtsystems – weiterhin als massgebliche Entscheidungsgrundlage verwendbar ist.

5.4.3

Im Folgenden ist zunächst zu klären, welche Bedeutung einer aggregierten Betrachtungsweise hinsichtlich der rechtlichen Beurteilung der Zulässigkeit

(und insbesondere Verhältnismässigkeit) einer Temporeduktion zukommt. Ausgangspunkt bildet dabei die Feststellung, dass eine solche Betrachtungsweise verkehrsplanerisch ohne weiteres sinnvoll erscheint, da eine – allerdings (wie sogleich aufzuzeigen ist) umfassend verstandene – Präjudizwirkung von Verkehrsanordnungen (wie Geschwindigkeitsreduktionen) innerhalb des Gesamtsystems berücksichtigt werden muss, um allfällige unerwünschte Effekte (insbesondere der Verkehrsverlagerung) ausschliessen zu können. Die praktische Umsetzung eines solchen Ansatzes würde nun aber eine Gesamtplanung voraussetzen, was teilweise bereits aufgrund abweichender Zuständigkeiten nicht der Fall ist, jedoch auch bezüglich der Kantonsstrassen bzw. sogar bezüglich einer einzelnen Kantonsstrasse wie der C-Strasse nicht entsprechend praktiziert wird.

Damit ergibt sich zunächst das Problem, dass zwar im Rahmen eines Gutachtens eine Typisierung von Strassenabschnitten – vorliegend ausschliesslich für die C-Strasse – und damit eine Priorisierung der einzelnen Abschnitte hinsichtlich der Möglichkeit einer Temporeduktion vorgenommen werden kann, jedoch völlig offen ist, ob zukünftig auf allen im Sinne der Gesamtkonzeption als für eine Temporeduktion geeignet erachteten Abschnitten eine solche auch wirklich eingeführt wird (ganz abgesehen davon, dass materiell die Typisierung nicht zwangsläufig mit der Lärmbelastung korrespondieren muss und prozessual die zugrunde gelegte Abschnittsbildung nicht sinnvoll überprüft werden kann, da dies grundsätzlich – aufgrund des vergleichenden Charakters der Typisierung – umfassend erfolgen müsste, wobei für sämtliche bezüglich eines beliebigen Abschnitts legitimierte Personen ein Interesse an der Verfahrensbeteiligung bestehen würde). Im Ergebnis würde dies bedeuten, dass für einen Abschnitt – wie vorliegend die C-Strasse im Ortsteil F – eine Temporeduktion unter Verweis auf die Effekte anderer Temporeduktionen verweigert werden könnte, obwohl diese anderen Temporeduktionen u.U. gar nie angeordnet werden.

Von noch grösserer Bedeutung ist sodann der Umstand, dass eine auf eine bestimmte Strasse fokussierte Präjudizwirkung auf den ersten Blick logisch erscheinen mag, jedoch der Realität nicht gerecht wird. In Wirklichkeit hat nicht nur das Ausmass der Anordnungen von Temporeduktionen auf einer Strasse – wie vorliegend der C-Strasse – Auswirkungen auf allfällige Verlagerungseffekte, sondern ebenso die Ausgestaltung (bezüglich des Temporegimes, aber beispielsweise auch hinsichtlich des Ausbaugrads) aller

anderen Strassen, die im Rahmen allfälliger Verlagerungen als Ausweichrouten in Betracht fallen. Das Kurzgutachten Verkehr, welches diesen Aspekt zu Unrecht (vgl. E. 5.4.2) vollständig ausklammert (woran insbesondere auch die allfällige – z.T. bestrittene – Berücksichtigung der bis 2022 umgesetzten und geplanten Geschwindigkeitsreduktionen im Modell nichts ändern würde, da jedenfalls weitere mögliche, aber nicht konkret geplante flankierende Massnahmen unbeachtet bleiben), verweist auf die Komplexität der durchgeführten Modellierung und die damit einhergehende Unsicherheit bezüglich der ausgewiesenen Verlagerungseffekte. Dazu ist zu konstatieren, dass eine – sachlich gebotene – Mitberücksichtigung der möglichen Veränderungen auf sämtlichen weiteren potenziell relevanten Strassen den Komplexitätsgrad der Modellierung erhöhen und entsprechend die Belastbarkeit der erzielbaren Aussagen betreffend Verlagerungseffekte tendenziell weiter reduzieren würde. Selbstredend wäre sodann die (teilweise auch andere Entscheidungsträger involvierende) Realisierung von – in die Modellierung einbezogenen – Interventionen ausserhalb der am Ursprung der Betrachtung stehenden Strasse mit teilweise noch grösseren Unsicherheiten behaftet, als dies bezüglich der fraglichen Strasse selbst der Fall ist. Letzteres spricht allerdings nicht für die Sachgerechtigkeit einer auf die Strasse selbst beschränkten Betrachtungsweise, da einerseits der Einbezug von Veränderungen des Gesamtsystems für eine realistische Beurteilung unerlässlich ist (zumal eine – rechtliche – Präjudizwirkung zwangsläufig für sämtliche vergleichbaren Abschnitte auch anderer Strassen eintritt), während andererseits gerade die Möglichkeit gezielter Interventionen (im Sinne flankierender Massnahmen) auf anderen Strassen zwecks Ausgleichs allfälliger Verlagerungseffekte ein realistisches und damit in eine aggregierte Betrachtung zwingend miteinzubeziehendes Szenario darstellt. Dass insoweit die Möglichkeiten einer Koordination beschränkt sind, spricht ebenfalls nicht für die Zulässigkeit einer auf eine einzelne Strasse beschränkten aggregierten Betrachtungsweise: Jedenfalls soweit diese selbst nicht im Rahmen einer entsprechend (rechtlich) koordinierten Gesamtplanung erfolgt, bestehen bezüglich des effektiven Eintritts der Präjudizwirkung – wie vorstehend erwähnt – die gleichen Ungewissheiten wie dies hinsichtlich weiterer Strassen der Fall ist, so dass es keinen sachlichen Grund gibt, sich auf einen Teilbereich der insgesamt als ungewiss einzustufenden Veränderungen zu beschränken.

Damit aber ergibt sich letztlich, dass eine verkehrsplanerisch zwar durchaus gebotene (umfassend) aggregierte Betrachtung der Auswirkungen möglicher

Geschwindigkeitsreduktionen zum einen eine sehr hohe Komplexität aufweist und schon bezüglich der als Grundlage einer entsprechenden Modellierung zu verwendenden Konstellation mit etwelchen Unsicherheiten behaftet ist, was die Aussagekraft der erzielten Resultate schmälert. Zum andern und vor allem ist aber eine rechtliche Sicherung der Teil der Ausgangskonstellation einer Modellierung bildenden Festlegungen (sowohl bezüglich der primär betrachteten Strasse als auch hinsichtlich der als flankierende Massnahmen auf potenziellen Ausweichrouten vorgenommenen Verkehrsanordnungen) nicht möglich, so dass gerade eine grundsätzlich realitätsnah ausgestaltete – da Veränderungsmöglichkeiten im Gesamtsystem einbeziehende – Modellierung einen hochgradig hypothetischen Zustand abbildet. Dies bedeutet nichts anderes, als dass die aufgrund einer Geschwindigkeitsreduktion auf einem bestimmten Strassenabschnitt bei isolierter Betrachtung resultierenden Effekte relativ gut vorhersagbar sind, bei aggregierter Betrachtung im Sinne der Berücksichtigung einer Präjudizwirkung jedoch nur angegeben werden kann, welche Wirkungen bei Zugrundelegung diverser weiterer Annahmen resultieren würden, jedoch nicht abschätzbar ist, welche Effekte letztlich wirklich eintreten. Aus diesem Grund handelt es sich bei der aus verkehrsplanerischer Sicht – im Sinne einer Bildung von Szenarien – sinnvollen aggregierten Betrachtung in rechtlicher Hinsicht um ein untaugliches Kriterium, das nicht in einer Weise operationalisierbar gemacht werden kann, die es erlauben würde, verlässliche Aussagen für die Beurteilung der Zulässigkeit (und insbesondere der Verhältnismässigkeit) einer konkreten Geschwindigkeitsreduktion zu gewinnen.

Konsequenz des Vorstehenden ist, dass im Rahmen der rechtlichen Beurteilung einer geplanten Geschwindigkeitsreduktion ausschliesslich auf die aus dieser konkreten Verkehrsanordnung unmittelbar – bei isolierter Betrachtung – sich ergebenden Wirkungen abzustellen ist und damit korrespondierend auch flankierende Massnahmen zwecks Unterbindung oder Abschwächung allfälliger unerwünschter Effekte nur insoweit in die konkrete Modellierung (im Sinne einer Berechnung der Auswirkungen [vgl. zur grosszügigeren Berücksichtigung in einem konzeptionellen Sinn sogleich]) einbezogen werden dürfen, als sie gleichzeitig bzw. jedenfalls koordiniert angeordnet werden können (wobei zumindest eine Passage in BGr 1C_117/2017 und 1C_118/2017 vom 20. März 2018, E. 4.2 [wonach bei Prüfung der Voraussetzungen von Art. 108 SSV die Gesamtzahl der Anordnungen oder deren Anteil am kommunalen oder kantonalen Strassennetz keine Rolle spiele]

dieses Verständnis bestätigen dürfte). Das daraus sich u.U. ergebende – seitens der Vorinstanzen ins Feld geführte – Koordinationsproblem im Sinne einer potenziellen Ungleichbehandlung von Strassenabschnitten aufgrund der zeitlichen Staffelung der Beurteilung geplanter Temporeduktionen ist theoretisch nicht von der Hand zu weisen, da an sich denkbar ist, dass erst mit einer bestimmten nachgelagerten Verkehrsanordnung der Kippunkt erreicht wird, an dem sich im Modell signifikante Verlagerungseffekte zeigen. Diese Problematik ist aber zum einen in gewissem Ausmass als alternativlos hinzunehmen, da die seitens der Vorinstanzen stattdessen propagierte, auf eine einzelne Strasse (wie die C-Strasse) beschränkte aggregierte Betrachtung sowohl (bezüglich der zukünftigen Realisierung) hypothetisch als auch (bezüglich des Ausschlusses allfälliger effektiver flankierender Massnahmen) in unrealistischer Weise unterkomplex ist und damit zu einer prophylaktischen Ablehnung von Temporeduktionen führt, obwohl dafür bei realitätsnäherer Betrachtung keine Veranlassung bestehen würde, sondern die rechtlichen Voraussetzungen im Gegenteil erfüllt wären. Zum andern ist zu berücksichtigen, dass bei Beurteilung einer entsprechenden, erst später geplanten Geschwindigkeitsreduktion nicht nur die Ausgestaltung des Gesamtsystems zwischenzeitlich Veränderungen erfahren haben dürfte (die im Sinne der umfassenden Präjudizwirkung früherer Temporeduktionen gerade auch entsprechende Anordnungen auf anderen Strassen umfassen, aufgrund derer ursprünglich befürchtete Verlagerungseffekte möglicherweise von vornherein gar nicht eintreten), sondern dass – zwar nicht im Sinne der konkreten Berechnung im Rahmen einer Modellierung, wohl aber in einem konzeptionellen Sinn – die allfällige Möglichkeit zukünftiger Verkehrsanordnungen auf potenziellen Ausweichrouten insofern in die Verhältnismässigkeitsprüfung Eingang finden kann, als es bezüglich der Relevanz eines modellierten (und insoweit als gegeben zu unterstellenden) Verlagerungseffekts einen Unterschied machen kann, ob davon auszugehen ist, dieser werde zwangsläufig Bestand haben, oder ob weitergehende Massnahmen ersichtlich sind, mit denen dem Effekt zukünftig bei entsprechendem Willen der zuständigen Behörden wirkungsvoll begegnet werden könnte (hätte doch die Nichtberücksichtigung dieses Umstands letztlich zur Folge, dass der fehlende [politische] Wille zur Anordnung entsprechender Verkehrsanordnungen auf potenziellen Ausweichrouten die effektive Lärmsanierung an anderen Stellen des Gesamtsystems vereiteln könnte, wodurch die von einer bereits bestehenden Lärmbelastung Betroffenen in unzulässiger Weise benachteiligt würden).

Bleibt es somit dabei, dass im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung bezüglich einer geplanten Geschwindigkeitsreduktion lediglich eine auf die fragliche Anordnung beschränkte isolierte Betrachtung Platz greifen muss, so hat es bei der in E. 5.3.2 abgegebenen Einschätzung sein Bewenden, wonach sich im vorliegend streitbetroffenen Strassenabschnitt die Anordnung von Tempo 30 als verhältnismässig erweist.

5.4.4

Selbst wenn aber entgegen dem Vorstehenden davon ausgegangen würde, die Verhältnismässigkeitsprüfung habe aufgrund einer aggregierten Betrachtung zu erfolgen, würde sich am Ausgang des vorliegenden Verfahrens nichts ändern. Entscheidend ist dabei vorab der Umstand, dass – wie in E. 5.4.2 und E. 5.4.3 im Detail dargelegt – eine aggregierte Betrachtung, die sich (wie im Kurzgutachten Verkehr) mit Blick auf mögliche Verlagerungseffekte auf eine Aggregation der Problematik (zusätzliche Abschnitte der C-Strasse) beschränkt, jedoch die im Gesamtsystem aufgrund der gleichen Präjudizwirkung möglichen Verkehrsanordnungen, die im Sinne flankierender Massnahmen einer Verlagerung entgegenwirken, ausser Acht lässt, als unhaltbar erweist. Auf die Aussagen des insoweit unvollständigen Kurzgutachtens Verkehr kann insoweit nicht abgestellt werden; vielmehr sind diese im Lichte der im Gutachten 2019 aufgezeigten Ansätze einer Ausbalancierung des Gesamtsystems, die zumindest in konzeptioneller Hinsicht ohne weiteres Bestand haben, zu relativieren, so dass sich in einer Gesamtschau der gutachterlichen Einschätzungen Folgendes ergibt:

Ein massgeblicher Verlagerungseffekt, aufgrund dessen es gegebenenfalls (je nach Lärmsensitivität der Ausweichrouten) zu einer blossen Verschiebung der Lärmbelastung kommen würde, ist nicht ersichtlich, da im Gegenteil bei (realistischem) umfassendem Verständnis der Präjudizwirkung eine Ausbalancierung des Gesamtsystems möglich und – gerade auch unter Berücksichtigung der Ausführungen der Baudirektion – auch wahrscheinlich ist, da für die von allfälligen Verlagerungseffekten betroffenen Strecken veränderte Umstände vorliegen würden, aufgrund derer eine Neubeurteilung zulässig und geboten wäre (vgl. im Detail E. 5.4.1 und E. 5.4.2). Dabei kann es insbesondere auch nicht darauf ankommen, ob der westlichste Teil des vorliegend interessierenden Strassenabschnitts dem Strassentyp "Wohn-/Mischnutzung mit Strassenbezug" zugeordnet wird (so das Gutachten 2019) oder stattdessen als "Wohn-/Freizeitnutzung mit Strassenbezug"

charakterisiert wird (so act. 18.9; vgl. dazu bereits E. 5.4.1, auch zum Folgenden), geht doch das Gutachten 2019 ausdrücklich auch für das Szenario T30max, in dem auch auf den Abschnitten des letztgenannten Typs eine Temporeduktion erfolgt, davon aus, dass eine Wiederherstellung der Balance der Reisezeiten möglich ist. Entsprechend ist denn auch nicht ersichtlich, inwiefern bei aggregierter Betrachtung die Funktion der C-Strasse in Frage gestellt wäre, da insoweit – wie schon in E. 5.3.2 dargelegt – lediglich entscheidend ist, dass der Verkehr auf dieser Achse kanalisiert wird, was – bei Ausbalancierung des Gesamtsystems – weiterhin der Fall sein wird. Nichts anderes ergibt sich im Übrigen aus dem Objektblatt zur Massnahme M2 "Harmonisierung Geschwindigkeit C-Strasse" des regionalen Gesamtverkehrskonzepts T, zielt dieses doch lediglich auf eine Harmonisierung der signalisierten Geschwindigkeiten im Sinne einer Koordination zwischen den Gemeinden ab, ohne aber eine Differenzierung zwischen unterschiedlichen Tempovorgaben per se in Frage zu stellen (wobei im Übrigen einerseits Tempo 30 noch gar nicht in die Betrachtung einbezogen wurde und andererseits das rGVK selbst hervorhebt, die aktuell signalisierten Höchstgeschwindigkeiten würden den gesteigerten Ansprüchen an den öffentlichen Strassenraum oft nicht mehr entsprechen und der Komfort für den Veloverkehr sei eher gering). Was sodann mögliche Reisezeitverluste anbelangt, ist zwar zu konstatieren, dass diese bei aggregierter Betrachtung zwangsläufig stärker ins Gewicht fallen. Bemerkenswerterweise äussert sich das Kurzgutachten Verkehr allerdings nicht zu diesem Punkt, was darauf schliessen lässt, dass er nicht als problematisch erachtet wurde. In der Tat legt denn auch das Gutachten 2019 – wie in E. 5.4.1 aufgezeigt – überzeugend dar, dass zum einen aufgrund der regelmässig nur kurzen auf der C-Strasse zurückgelegten Strecken nicht per se von einer Kumulierung der Reisezeitverluste ausgegangen werden kann. Zum andern werden zwar für das Szenario T30max (im Gegensatz zum Szenario T30/50, das gemäss der Strassentypisierung im Gutachten 2019 eine Temporeduktion im F vollständig abgedeckt und zu keinen relevanten Reisezeitveränderungen geführt hätte) gewisse mehrminütige Reisezeitverluste ausgewiesen. Indessen zeigt gerade die abweichende gutachterliche Typisierung des westlichsten Bereichs des vorliegend streit betroffenen Perimeters, dass dieser jedenfalls – selbst wenn die Typisierung des Kurzgutachtens Verkehr zugrunde gelegt würde – nicht als typischer Anwendungsfall der Kategorie "Wohn-/Freizeitnutzung mit Strassenbezug" betrachtet werden kann (vgl. auch die ganz atypisch geringe Länge des Abschnitts [act. 18.9]), so dass eine Präjudizwirkung für entsprechend typisierte

Abschnitte der C-Strasse nicht zwingend erscheint und insofern eine Annäherung der zukünftigen Praxis (betreffend Anordnung von Geschwindigkeitsreduktionen) an das Szenario T30/50 naheliegend ist, womit sich auch die entsprechende Einschätzung zum Fehlen relevanter Reisezeitveränderungen als einschlägig erweist. Ebenfalls kein massgebliches entgegenstehendes Interesse begründen vorliegend die für den öffentlichen Verkehr zu erwartenden Einschränkungen, da sich diese (wie erwähnt) auf eine spezifische Temporeduktion (des Szenarios F+) in Q beziehen (vgl. act. 18.8 [zu "Abschnitt 2"]) und damit lediglich im Rahmen der Beurteilung dieser konkreten Temporeduktion zu berücksichtigen wären. Während sodann – in Übereinstimmung mit dem in E. 5.3.2 Ausgeführten – negative Wirkungen von Tempo 30-Abschnitten auf Verkehrssicherheit und Strassenraumgestaltung weder dargetan noch ersichtlich sind (sondern im Gegenteil von einem positiven Effekt auszugehen ist), ist hinsichtlich der Blaulichtorganisationen grundsätzlich denkbar, dass bei einer Befahrung längerer Abschnitte der C-Strasse eine Kumulierung der Reiszeitverluste zu einer gewissen Beeinträchtigung der Einsatzbedingungen führt. Allerdings ist bezüglich dieses Aspekts zum einen fraglich, weshalb die Blaulichtorganisationen im Gegensatz zu anderen Strassenbenützern (vgl. zu diesen das Gutachten 2019 [act. 18.5], S. 42) für grossräumige Relationen nicht ebenfalls bereits im heutigen Temporegime andere Wege suchen sollten; zum andern fällt erneut auf, dass dieser Aspekt im Kurzgutachten Verkehr nicht angesprochen und insofern wohl kaum als besonders problematisch erachtet worden sein dürfte. Selbst wenn aber im Rahmen der aggregierten Betrachtung in diesem Punkt von einem entgegenstehenden Interesse einer gewissen Relevanz ausgegangen würde, wäre dieses – mit Blick auf das Fehlen weiterer gegen eine Temporeduktion sprechenden Interessen – nicht in der Lage, das sehr grosse Interesse an einem effektiven Lärmschutz zu überwiegen. Damit ergibt sich zusammenfassend, dass auch bei aggregierter Betrachtung die Verhältnismässigkeit der strittigen Geschwindigkeitsreduktion zu bejahen ist.

5.5

An diesem Ergebnis vermögen auch allfällige derzeit diskutierte Anpassungen der massgeblichen Rechtsgrundlagen nichts zu ändern:

So fand auf Bundesebene ein am 5. Dezember 2025 abgeschlossenes Vernehmlassungsverfahren zu Änderungen der SSV und der LSV statt, mit denen die Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger "Hierarchie des

Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern" bezweckt wird. In diesem Rahmen soll Art 108 SSV wie folgt ergänzt werden: In Abs. 1 würde neu ein Satz eingefügt, wonach bei Anordnungen betreffend Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten die durch die für die Planung zuständige Behörde festgelegte Hierarchie des Strassennetzes und insbesondere die Funktionen der verkehrsorientierten Strassen gewährleistet bleiben müssen; Abs. 2 lit. d würde insofern enger gefasst, als er sich nur noch auf "anders nicht vermeidbare" Umweltbelastungen beziehen würde; in Abs. 4 würde Satz 2 (wonach im Gutachten insbesondere zu prüfen ist, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann) insofern ergänzt, als überdies zu prüfen ist, ob eine allfällige Verkehrsorientierung gewahrt bleibt.

Ganz abgesehen davon, dass es sich bei der fraglichen Änderung erst um einen Vernehmlassungsentwurf handelt, würde selbst bei Zugrundelegung eines entsprechenden Verordnungstextes keine abweichende Einschätzung der Zulässigkeit der vorliegend strittigen Geschwindigkeitsreduktion resultieren. Von vornherein irrelevant ist die Neuformulierung von Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV, nachdem vorliegend mit einem LAB (worauf die Änderung – zusammen mit dem neuen Art. 8a LSV – abzielt) die Einhaltung der IGW nicht erreicht werden kann. Soweit sodann von einer isolierten Betrachtungsweise ausgegangen wird, ist – nach dem in E. 5.3.2 Ausgeführten – klar, dass eine Erhaltung der Funktion der C-Strasse nicht in Frage gestellt ist und damit auch die Hierarchie des Strassennetzes erhalten bleibt. Auch bleibt nach dem Gesagten die Verkehrsorientierung der Strasse gewahrt. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf die Ausführungen im Erläuternden Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens vom 3. September 2025 zu verweisen: Hervorgehoben wird zum einen, dass eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen auch aus Lärmschutzgründen weiterhin möglich bleibe, insbesondere wenn die übermässige Belastung nicht durch den Einbau eines LAB behoben werden könne (a.a.O., insb. S. 7 f.). Zum andern wird dargelegt, damit die Strassenhierarchie gewahrt bleibe, sei die betriebliche und die baulich-gestalterische Einrichtung der Strasse zentral; werde dieser Grundsatz beachtet und die entsprechenden Anforderungen erfüllt, könne die Verkehrsabwicklung auf dem übergeordneten Netz bzw. den verkehrsorientierten Strassen sogar dann deutlich effizienter erfolgen, wenn die zulässige Geschwindigkeit nicht oder nicht durchgehend höher sei als auf dem untergeordneten Netz bzw. den

siedlungsorientierten Strassen (a.a.O., S. 8). Wie erwähnt weisen vorliegend das Kurzgutachten Verkehr und die Kantonspolizei selbst darauf hin, das Betriebs- und Gestaltungskonzept sehe weiterhin eine grosszügige, meist übersichtliche und verkehrsorientierte Strassenraumgestaltung vor, wobei auch das zwischenzeitlich mit RRB 69/2026 vom 28. Januar 2026 festgesetzte Projekt für das BGK F Mitte (vgl. dazu auch E. 5.3.1 und E. 5.6) gemäss den Ausführungen im genannten RRB nicht erkennen lässt, dass Veränderungen vorgesehen wären, die mit der Funktion der C-Strasse innerhalb der Strassenhierarchie nicht mehr kompatibel wären (was im Übrigen bei Vornahme allfälliger weiterer Umgestaltungen im Sinne des in E. 5.3.1 und 5.6 Erwähnten ebenfalls zu beachten wäre). Selbst wenn sodann stattdessen von einer aggregierten Betrachtung ausgegangen würde (wofür u.a. der Hinweis im Erläuternden Bericht sprechen könnte, wonach bei der Beurteilung der Wahrung der Hierarchie des Strassennetzes nicht einzig auf den Strassenabschnitt, auf dem die Temporeduktion neu angeordnet werden solle, fokussiert werden könne, sondern der ganze Strassenzug zu berücksichtigen sei [a.a.O., S. 11]), ist im Sinne des in E. 5.4.4 sowie des vorstehend Dargelegten festzuhalten, dass sowohl die Hierarchie des Strassennetzes und die Funktion der C-Strasse als auch deren Verkehrsorientierung gewährleistet bleiben. Unproblematisch erscheint dabei neben der inhaltlichen Beurteilung auch die in Art. 108 Abs. 4 SSV vorgenommene Ausdehnung der Gutachtenspflicht (auf den Aspekt der Wahrung der Verkehrsorientierung), nachdem sich einerseits das Kurzgutachten Verkehr zur "verkehrsorientierten Strassenraumgestaltung" äussert und die – gegebenenfalls funktionsbeeinträchtigenden – Verlagerungseffekte Thema dieses Gutachtens und (bezüglich der Relativierung der gutachterlichen Aussagen betreffend Verlagerungseffekte bei aggregierter Betrachtung) Thema des – insoweit nach wie vor verwendbaren – Gutachtens 2019 bilden (wobei der Vollständigkeit halber anzumerken ist, dass die Nichterwähnung einer Beschränkung auf die Hauptverkehrszeiten [im Sinne der bisherigen Fassung von Art. 108 Abs. 4 Satz 2 SSV] insofern nicht schadet, als dieser Thematik vorliegend aufgrund der auch nächtlichen Grenzwertüberschreitungen von vornherein keine Bedeutung zukommt).

Ebenfalls keinen Anlass für eine abweichende Einschätzung bietet sodann die in der kantonalen Volksabstimmung vom 30. November 2025 angenommene Änderung des Strassengesetzes (Mobilitätsinitiative), die in einem neuen § 27a StrG neben einer – vorliegend irrelevanten – Neuregelung der

Zuständigkeiten (Abs. 1) den Grundsatz verankert, dass auf Staatsstrassen und Strassen mit überkommunaler Bedeutung die bundesrechtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit nur in Ausnahmefällen über kurze Strecken herabgesetzt werden kann (Abs. 2). Zunächst ist diese Änderung noch nicht in Kraft getreten, sondern im Gegenteil Gegenstand einer derzeit am Bundesgericht hängigen Beschwerde. Sodann könnte eine entsprechende Vorgabe des kantonalen Rechts von vornherein den bundesrechtlich gebotenen Lärmschutz nicht vereiteln, so dass im Falle einer Normenkollision das kantonale Recht zurückstehen müsste. In den amtlichen Informationen zur Volksabstimmung wird denn auch ausdrücklich darauf hingewiesen, das geänderte Strassengesetz könne das Bundesrecht nicht übersteuern, werde aber dort eine Wirkung entfalten, wo das Bundesrecht einen Ermessensspielraum einräume; in jedem Fall müsse auch künftig eine Einzelfallbeurteilung vorgenommen werden (a.a.O. S. 31). Im Übrigen zeigt sich, dass die vorliegend strittige Temporeduktion ohnehin mit den Vorgaben des neuen § 27a Abs. 2 StrG kompatibel wäre, betrifft sie doch zum einen eine kurze Strecke, während zum andern das Vorliegen eines "Ausnahmefalls" insofern bejaht werden könnte, als die Temporeduktion im Rahmen einer Lärmsanierung erfolgt (wobei wie aufgezeigt bei abweichendem Verständnis der Grundsatz des Vorrangs des Bundesrechts gemäss Art. 49 Abs. 1 der Bundesverfassung [BV] zum Tragen käme).

5.6

Damit ergibt sich zusammenfassend, dass die vorinstanzliche Einschätzung, wonach eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h auf dem streitbetreffenen Abschnitt der C-Strasse unverhältnismässig sei, unzutreffend ist und dabei klarweise den den zuständigen Behörden zukommenden Gestaltungsspielraum überschreitet. Die damit gebotene Anordnung einer entsprechenden Signalisation von Tempo 30 kann allerdings nicht unmittelbar durch das Baurekursgericht selbst erfolgen, sondern muss – gemäss § 4 Abs. 1 der kantonalen Signalisationsverordnung (KSigV) – durch die Kantonspolizei vorgenommen werden. Entsprechend ist – in teilweiser Gutheissung der beiden Rekurse – die angefochtene Verfügung der Kantonspolizei aufzuheben und die Sache zum Neuentscheid im Sinne der Erwägungen an die Kantonspolizei zurückzuweisen. Hinsichtlich des massgeblichen Strassenabschnitts (vgl. zu z.T. widersprüchlichen Angaben in den Akten bereits E. 5.2) ist dabei auf die Darstellung im Kurzgutachten Lärm (act. 18.1 S. 9) abzustellen, da die entsprechende Ausdehnung des Abschnitts der Berechnung der

Lärmbelastung zugrunde liegt und der Aspekt des Lärmschutzes – in Kombination mit dem Fehlen massgeblicher entgegenstehender Interessen – letztlich den Grund dafür darstellt, dass die Temporeduktion als verhältnismässig zu qualifizieren und durch die zuständige Behörde anzuordnen ist (wobei aufgrund der Darstellung im Kurzgutachten Lärm auch davon ausgegangen werden kann, dass eine entsprechende Ausdehnung des mit Tempo 30 signalisierten Streckenabschnitts im Hinblick auf die Höchstgeschwindigkeit der anschliessenden Streckenabschnitte möglich ist [im Osten Übergang zu Tempo 50, im Westen – zwecks Vermeidung eines untypischen Übergangs zu Tempo 60 – entweder Tempo 50 auf der kurzen verbleibenden Reststrecke bis zur aktuellen Tempo 60-Signalisation oder – soweit erforderlich – Verlagerung dieses zweitgenannten Übergangs in Richtung Westen]). Dass im Übrigen eine Anordnung von Tempo 30 von vornherein auf der gesamten Strecke zu erfolgen hat und keine Beschränkung – beispielsweise auf den Abschnitt 2 gemäss Abschnittsbeurteilung des Kurzgutachtens Verkehr – vorgenommen wird, liegt darin begründet, dass der entscheidende Aspekt des Lärmschutzes für alle drei Abschnitte zum Tragen kommt und sich diese – im Lichte des in E. 5.3.1 Ausgeführten – auch hinsichtlich der (fehlenden) entgegenstehenden Interessen nicht unterscheiden (wobei denn auch die Vorinstanzen im vorliegenden Rekursverfahren zu Recht keinen entsprechenden Eventualstandpunkt vertreten haben). Hervorzuheben ist schliesslich der bereits in E. 5.3.1 angesprochene Umstand, dass die bereits erfolgte Projektfestsetzung für das Betriebs- und Gestaltungskonzept mit RRB 69/2026 vom 28. Januar 2026 (vgl. dazu auch E. 5.5) nicht zur Folge hat, dass allenfalls erforderliche Umgestaltungen des Strassenraums im Zusammenhang mit der Um- und Durchsetzung des neuen Geschwindigkeitsregimes nicht mehr möglich wären, da das Vorziehen des BGK nicht zu einer entsprechenden negativen Präjudizierung führen kann.

Hinsichtlich der im Verfahren G.-Nr. R3.2025.00108 mitangefochtenen Verfügung der Baudirektion ergibt sich – mit Blick auf die erforderliche Anordnung einer Temporeduktion (vgl. zu weiteren Aspekten E. 6 bis 8) – was folgt: Aufzuheben ist Dispositivziffer IV (Gewährung von Erleichterungen im Sinne von Art. 14 LSV), da mit der Anordnung von Tempo 30 durch die Kantonspolizei die IGW eingehalten werden können (wobei sich aus diesem Grund auch eine Rückweisung zum Neuentscheid erübrigt, da klar ist, dass keine Erleichterungen mehr zu gewähren sind). Demgegenüber ist die Baudirektion zufolge Unzuständigkeit zu Recht nicht auf die Einsprache des

Rekurrenten eingetreten, soweit damit eine – durch die Kantonspolizei anzuordnende – Temporeduktion verlangt wurde, so dass Dispositivziffer II der Verfügung der Baudirektion nicht aufzuheben ist. Gleiches gilt sodann für die Projektfestsetzung in Dispositivziffer I: Zwar basiert das entsprechende Lärmschutzprojekt bezüglich der Ausführungen zu Schallschutzfenstern und Finanzierung derselben (vgl. insb. act. 12.2.1 [R3.2025.00108]) auf einem Geschwindigkeitsregime Tempo 50, doch wurden die für die Eigentümerinnen und Eigentümer der betroffenen Liegenschaften relevanten Anordnungen bereits mit der Verfügung der Baudirektion Nr. 0588 vom 11. Januar 2022 (act. 24.4 [R3.2025.00108] und dazu bereits E. 2.2) getroffen, welche insoweit in Rechtskraft erwachsen ist (vgl. dazu auch nachstehend E. 7), so dass die Baudirektion darauf von vornherein nicht zurückkommen könnte und eine entsprechend begründete Aufhebung der Projektfestsetzung entfällt.

6.

Der Rekurrent im Verfahren G.-Nr. R3.2025.00108 stellt verschiedene weitere Anträge, die nachfolgend in E. 6 bis 8 zu behandeln sind (wobei die nachstehend zitierten Aktenstücke – soweit nicht anders vermerkt – aus dem Verfahren G.-Nr. R3.2025.00108 stammen):

Zunächst verlangt der Rekurrent verschiedene Spezifizierungen im Zusammenhang mit dem Einbau eines LAB (vgl. Anträge 6 und 8). In der Replik hat der Rekurrent diese Anträge ausdrücklich zurückgezogen (vgl. act. 19, Rz. 57), wobei er sich auf den Standpunkt stellt, die Anträge seien aufgrund von Zugeständnissen der Rekursgegner gegenstandslos geworden (a.a.O., Rz. 1).

Aufgrund des Rückzugs ist das Rekursverfahren insoweit als erledigt abzuschreiben und sind die entsprechenden Anträge grundsätzlich nicht materiell zu behandeln. Bezüglich der Kostenfolgen ist allerdings darauf hinzuweisen, dass die Anträge von vornherein abzuweisen gewesen wären und dass im Lichte der entsprechenden Gründe auch nicht ersichtlich ist, inwiefern objektiv betrachtet erst die Ausführungen der Gegenseite Anlass zum Rückzug der Anträge hätten geben können. So wird in der angefochtenen Verfügung der Baudirektion ausdrücklich die Verpflichtung des Anlagehalters zum Einbau eines LAB mit Belagskennwert am Ende der Lebensdauer von

mindestens -3 dB auf der C-Strasse in X im Bereich F statuiert, wobei die Formulierung der mit BRGE III Nr. 0141/2022 vom 24. August 2022 spezifizierten Fassung entspricht (vgl. dazu auch vorstehend E. 2.2). Inwiefern diese Formulierung Spielraum im Sinne der rekurrentischen Bedenken hätte liefern können und daher bezüglich Umschreibung der Wirkung oder der räumlichen Ausdehnung des LAB zu präzisieren gewesen wäre, erschliesst sich nicht. Damit wären die Anträge 6 und 8 von vornherein abzuweisen gewesen und gilt der Rekurrent diesbezüglich ohne weiters als unterliegend (wie es ohnehin der Regelfolge bei teilweisem Rückzug des Rekurses entspricht).

7.

Weiter beantragt der Rekurrent, das Verfahren für die Lärmschutzfenster sei als nicht abgeschlossen zu betrachten und zu sistieren (Antrag 4). Zur Begründung führt er an, gemäss dem Bericht "Schallschutzfenster, Akustisches Projekt" vom 28. Februar 2025 (act. 12.2.1) hätte die Eigentümerschaft bei Gebäuden mit Belastungen zwischen IGW und Alarmwert ab dem Datum des Versands der Verfügung der Baudirektion Nr. 0588 vom 11. Januar 2022 (act. 24.4) ein Jahr Zeit gehabt, Schallschutzfenster einzubauen, um die kantonalen Beiträge dazu beanspruchen zu dürfen. Die Eigentümer hätten aber nicht wissen können, ob dies überhaupt notwendig sei, da die effektive Lärmbelastung von den noch definitiv zu bestimmenden Massnahmen an der Quelle abhängt. Es sei daher befremdlich, die Massnahmen bzw. den Anspruch auf Beiträge als abgeschlossen zu betrachten, bevor das vorliegende Rechtsverfahren abgeschlossen sei. In der Replik führt der Rekurrent ergänzend aus, nach USG und LSV gelte der Vorrang der Sanierung an der Quelle. Es sei daher verfahrenslogisch und sachlich geboten, das Fensterverfahren (Erleichterungen und Beiträge) bis zum Abschluss des vorliegenden Quelle-Verfahrens zu sistieren, andernfalls die Eigentümer zu Investitionen veranlasst würden, deren Notwendigkeit sich nach Umsetzung der Quelle-Massnahmen erübrigen könne. Dass in BRGE III Nr. 0141/2022 vom 24. August 2022 Dispositivziffern VI und VII der Verfügung der Baudirektion Nr. 0588 vom 11. Januar 2022 nicht aufgehoben worden seien, stehe dem nicht entgegen, da bei geänderten Verhältnissen ein bundesrechtlicher Anspruch auf Wiedererwägung bzw. Anpassung bestehe.

Zwar ist die materielle Argumentation des Rekurrenten insofern zutreffend, als in der Tat vor rechtskräftiger Entscheidung über die an der Quelle zu treffenden Lärmschutzmassnahmen nicht abschliessend bestimmt werden kann, welcher Lärmbelastung eine Liegenschaft in Zukunft ausgesetzt sein wird. Allerdings hat der Regierungsrat in Kenntnis dieses Umstands mit RRB 396/2022 vom 9. März 2022 der vorzeitigen Auszahlung von Beiträgen an die Kosten für Schallschutzfenster an Staatsstrassen zugestimmt und dabei – unter Verweis u.a. auf die am 31. März 2018 abgelaufene bundesrechtliche Frist zur Strassenlärmsanierung, den zwischenzeitlich (bis zur Festsetzung der ordentlichen Lärmsanierungsprojekte) zu gewährleistenden Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner sowie den verringerten Aufwand für die Fachstelle Lärmschutz – festgehalten, es sei angezeigt, die Schallschutzfenster in den noch nicht sanierten Gemeinden vorgängig zum ordentlichen Lärmsanierungsprojekt zu prüfen, zu verfügen und auszubezahlen. Zwar sind vorliegend die Anordnungen betreffend Schallschutzfenster Teil eines ordentlichen Lärmsanierungsprojekts, das allerdings bezüglich eines Teils der Massnahmen an der Quelle (Geschwindigkeitsreduktion) noch nicht rechtskräftig abgeschlossen ist. Das vorstehend Ausgeführte legt nahe, dass in einer solchen Konstellation eine vorzeitige Regelung des Einbaus und der Finanzierung von Schallschutzfenstern – analog dem Vorgehen bei noch nicht vorliegendem ordentlichem Sanierungsprojekt – zulässig und sachlich sinnvoll ist, auch wenn damit die vom Rekurrenten bemängelte Konsequenz einhergeht, dass die Eigentümer betroffener Liegenschaften sich für oder gegen den Einbau von Schallschutzfenstern entscheiden müssen, bevor sie Klarheit über die an der Quelle ergriffenen Massnahmen haben.

Selbst wenn aber entgegen dem Vorstehenden dieses Vorgehen grundsätzlich als unzulässig erachtet würde, wäre der rekurrentische Antrag bereits aus prozessualen Gründen abzuweisen (wobei insoweit trotz Vorliegens einer res iudicata-Konstellation kein Nichteintretensentscheid ergehen würde, nachdem sich der Rekurrent ausdrücklich auf einen Anspruch auf Wiedererwägung beruft). Dies deshalb, weil bereits in Dispositivziffer VI der Verfügung der Baudirektion Nr. 0588 vom 11. Januar 2022 angeordnet wurde, dass die Eigentümerinnen und Eigentümer, die sich für Schallschutzfenster entschieden hätten, verpflichtet würden, innert Jahresfrist ab Zustellung der genannten Verfügung die betreffenden Fenster einbauen zu lassen. Diese Anordnung wurde mit BRGE III Nr. 0141/2022 vom 24. August 2022 ausdrücklich nicht aufgehoben (vgl. a.a.O., E. 7.4), so dass sie in Rechtskraft erwachsen

ist. Zu Recht geht daher die Baudirektion in der vorliegend angefochtenen Verfügung davon aus, die entsprechenden Massnahmen seien abgeschlossen. Soweit sich der Rekurrent diesbezüglich auf geänderte Verhältnisse beruft, ist ihm nicht zu folgen, war doch der Umstand, dass eine Temporeduktion auf 30 km/h durch die Kantonspolizei verweigert worden war, diese Verweigerung zum Gegenstand eines Rekursverfahrens gemacht wurde und entsprechend hinsichtlich der fraglichen Massnahme an der Quelle keine rechtskräftige Anordnung bestand, bereits im Rekursverfahren, das zum Entscheid BRGE III Nr. 0141/2022 vom 24. August 2022 führte, bekannt, so dass der Rekurrent gehalten gewesen wäre, in jenem Verfahren seine Einwände gegen die genannte Dispositivziffer des damaligen Anfechtungsobjekts vorzubringen. Zwar hat die Baudirektion in der vorliegend strittigen Verfügung erneut über die Einsprache des Rekurrenten entschieden und sich dabei insbesondere auch zu den von ihm beantragten zusätzlichen Beiträgen an Schallschutzfenster geäussert, womit sie ihm insoweit auch erneut den Rechtsmittelweg geöffnet hat. Indessen wendet sich der Rekurrent in seinen Rechtsschriften mit keinem Wort gegen die fragliche Beurteilung (Verneinung weitergehender Ansprüche auf Schallschutzfenster), so dass sein Antrag 4 den generellen Umgang mit Realisierung und Finanzierung von Schallschutzfenstern (bezüglich denen bereits im ursprünglichen Lärmsanierungsprojekt [act. 24.3] ein Anspruch des Rekurrenten bejaht worden war) betrifft und ihm spezifisch bezüglich der – vorliegend materiell gar nicht angefochtenen – Einsprachebehandlung keine Relevanz zukommt (wobei der Rekurrent auch nicht argumentiert, dass seine entsprechende Einsprache noch nicht hätte behandelt werden dürfen). Unter diesen Umständen besteht kein Anlass, auf die in Rechtskraft erwachsene Dispositivziffer VI der Verfügung der Baudirektion Nr. 0588 vom 11. Januar 2022 zurückzukommen und im Sinne des rekurrentischen Antrags das Verfahren für die Lärmschutzfenster als nicht abgeschlossen zu betrachten. Entsprechend ist Antrag 4 – auch hinsichtlich der beantragten Sistierung – abzuweisen (wobei ergänzend darauf hinzuweisen ist, dass dem Aspekt der Schallschutzfenster ohnehin keine praktische Relevanz mehr zukommt, wenn aufgrund der Anordnung von Tempo 30 die Einhaltung der IGW bei der rekurrentischen Liegenschaft gewährleistet ist).

8.

Schliesslich beantragt der Rekurrent, die bestehende Erschütterungsproblematik sei im Rahmen der umfassenden Interessenabwägung und der baulichen und/oder betrieblichen Massnahmen zu berücksichtigen (Antrag 7). Weder der Rekurschrift noch der Replik lässt sich indessen entnehmen, welche konkreten Massnahmen – nebst der ohnehin beantragten Temporeduktion – damit anvisiert wären. Vielmehr weist der Rekurrent ausdrücklich darauf hin, dass auch die Erschütterungsproblematik für die Einführung von Tempo 30 spreche.

In diesem Sinn erscheint zunächst fraglich, ob es sich bei Antrag 7 überhaupt um ein eigenständiges Rechtsbegehren handelt oder ob nicht vielmehr ein Teil der Begründung – im Sinne der Nennung von Interessen, die für die beantragte Temporeduktion sprechen – als Antrag formuliert wurde. Soweit allerdings eine eigenständige Thematisierung der Erschütterungsproblematik angestrebt sein sollte, wäre dem Rekurrenten mit BRGE III Nr. 0088/2017 vom 7. Juni 2017, E. 11 (nicht publiziert in BEZ 2017 Nr. 37; vgl. auch vorstehend E. 2.2), entgegenzuhalten, dass Gegenstand eines Lärmsanierungsprojekts nicht auch die Sanierung in Bezug auf Erschütterungen ist. Soweit es sich sodann bei Antrag 7 letztlich um einen Teil der Begründung der beantragten Temporeduktion handelt, ist festzuhalten, dass auf die Thematik der Erschütterungen nicht weiter einzugehen ist, nachdem vorstehend bereits aus anderen Gründen die Anordnung einer Temporeduktion als geboten erachtet worden ist. Dies führt im Ergebnis zur Abweisung von Antrag 7.

9.

Zusammengefasst sind die Rekurse in beiden Verfahren teilweise gutzuheissen (wobei sich die teilweise Gutheissung im Verfahren G.-Nr. R3.2025.00104 lediglich aufgrund der Rückweisung ergibt, so dass ihr in diesem Verfahren keine teilweise Abweisung korrespondiert). Demgemäss ist die Verfügung der Kantonspolizei vom 4. Juni 2025 aufzuheben und die Sache zum Neuentscheid im Sinne der Erwägungen (Anordnung einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h auf der C-Strasse in X, Ortsteil F) an die Kantonspolizei Zürich zurückzuweisen. Überdies ist Dispositivziffer IV der Verfügung der Baudirektion Kanton Zürich Nr. 1405 vom 20. Juni 2025 aufzuheben. Im Übrigen ist der Rekurs im Verfahren G.-Nr. R3.2025.00108

abzuweisen, soweit das Verfahren nicht als durch Rückzug des Rekurses erledigt abzuschreiben ist.

10.1

Ausgangsgemäss sind die Verfahrenskosten wie folgt zu verlegen (vgl. auch § 13 VRG):

Nachdem bereits die Rückweisung der Sache an die Vorinstanz zu erneuter Abklärung in kosten- und entschädigungsmässiger Hinsicht als volles Obsiegen gilt (BGr 1C_63/2016 vom 25. August 2016, E. 5.4 ff.), muss dies vorliegend – wo lediglich eine Rückweisung zum Neuentscheid erfolgt und das Verfahren (zugunsten der Rekurrenten) nicht mehr ergebnisoffen ist – erst recht gelten. Entsprechend obsiegen die Rekurrenten hinsichtlich der Frage der Temporeduktion (die im Verfahren G.-Nr. R3.2025.00104 den alleinigen Verfahrensgegenstand bildet) vollständig. Die Verfahrenskosten sind somit ausgangsgemäss zu 1/10 B und – mit Blick darauf, dass (hinsichtlich der zu 9/10 unterliegenden Gegenparteien) die Verweigerung der strittigen Temporeduktion mit Entscheid der Kantonspolizei erfolgte, sich die Baudirektion aber in beiden Verfahren ebenfalls in diesem Sinn vernehmen liess – zu 6/10 der Kantonspolizei Zürich sowie zu 3/10 der Baudirektion Kanton Zürich aufzuerlegen.

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). In besonders aufwendigen Verfahren kann die Gerichtsgebühr bis auf das Doppelte erhöht werden (§ 4 Abs. 1 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.).

Im Lichte des getätigten Verfahrensaufwands (mehrere begründete Zwischenverfügungen), des Umfangs des vorliegenden Urteils, der Vereinigung mehrerer Rekursverfahren sowie des Umstandes, dass mehrere

Verfügungen zu beurteilen waren, ist die Gerichtsgebühr auf Fr. 8'000.-- festzusetzen (BGr 1C_566/2015 vom 18. Februar 2016, E. 2; BGr 1C_244/2013 vom 4. Juli 2013, E. 4; BRGE II Nrn. 0162 und 0163/2012 vom 23. Oktober 2012, E. 16, in BEZ 2014 Nr. 36; Entscheid bestätigt mit VB.2012.00774 vom 22. August 2013, dieser bestätigt mit BGr 1C_810/2013 vom 14. Juli 2014; www.baurekursgericht-zh.ch).

10.2

Gemäss § 17 Abs. 2 lit. a VRG kann im Rekursverfahren und im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht die unterliegende Partei oder Amtsstelle zu einer angemessenen Entschädigung für die Umtriebe der Gegenpartei verpflichtet werden, wenn die rechtsgenügende Darlegung komplizierter Sachverhalte und schwieriger Rechtsfragen besonderen Aufwand erforderte oder den Beizug eines Rechtsbeistandes rechtfertigte. Die Bemessung der Umtriebsentschädigung richtet sich nach § 8 GebV VGr.

Der Beizug eines Rechtsbeistandes ist in aller Regel als Grund für die Zusprennung einer Umtriebsentschädigung einzustufen (VB.2003.00093 vom 16. Oktober 2003, E. 3.1.). Demnach ist vorliegend A zulasten der Kantonspolizei Zürich und der Baudirektion Kanton Zürich eine Umtriebsentschädigung zuzusprechen. Angemessen erscheint ein Betrag von Fr. 1'800.--, der (analog der Kostenverteilung) zu zwei Dritteln durch die Kantonspolizei und zu einem Drittel durch die Baudirektion zu tragen ist. Da die Umtriebsentschädigung pauschal festgelegt wird, entfällt die Zusprennung eines Mehrwertsteuerzusatzes von vornherein (BRKE II Nrn. 0247 und 0248/2007 in BEZ 2007 Nr. 56; www.baurekursgericht-zh.ch).

Einer nicht durch einen Rechtsbeistand vertretenen Partei entstehen im Allgemeinen keine Rechtsverfolgungskosten, die zu entschädigen wären. Eine Umtriebsentschädigung ist ihr demnach nur dann zuzusprechen, wenn die Grenzen des im Verwaltungsrechtspflegeverfahren Üblichen und Zumutbaren durch anderweitigen Aufwand deutlich überschritten wurden. In der Regel – und so im Verfahren G.-Nr. R3.2025.00108 auch vorliegend – ist das Vorliegen eines solchen Aufwandes zu verneinen, weshalb dem Rekurrenten in diesem Verfahren keine Umtriebsentschädigung zuzusprechen ist.

Soweit im Verfahren G.-Nr. R3.2025.00108 im Mitbericht des Tiefbauamts zur Vernehmlassung eine Umtriebsentschädigung beantragt wird, ist dieser

Antrag nicht in die Vernehmlassung der Baudirektion übernommen worden, weshalb er unbeachtlich ist. Im Übrigen wäre der Baudirektion schon mangels Obsiegensüberschusses von vornherein keine Umtriebsentschädigung zuzusprechen.

Das Baurekursgericht erkennt:

I.

Die Verfahren G.-Nrn. R3.2025.00104 und R3.2025.00108 werden vereinigt.

II.

Der Rekurs im Verfahren G.-Nr. R3.2025.00104 wird teilweise gutgeheissen.

Der Rekurs im Verfahren G.-Nr. R3.2025.00108 wird teilweise gutgeheissen.

Demgemäss wird die Verfügung der Kantonspolizei vom 4. Juni 2025 aufgehoben und die Sache zum Neuentscheid im Sinne der Erwägungen (Anordnung einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h auf der C-Strasse in X, Ortsteil F) an die Kantonspolizei Zürich zurückgewiesen.

Dispositivziffer IV der Verfügung der Baudirektion Kanton Zürich Nr. 1405 vom 20. Juni 2025 wird aufgehoben.

Im Übrigen wird der Rekurs im Verfahren G.-Nr. R3.2025.00108 abgewiesen, soweit das Verfahren nicht als durch Rückzug des Rekurses erledigt abgeschrieben wird.

III.

Die Kosten des Verfahrens, bestehend aus

Fr. 8'000.-- Gerichtsgebühr

Fr. 375.-- Zustellkosten

Fr. 8'375.-- Total

=====

werden zu 1/10 B, zu 6/10 der Kantonspolizei Zürich und zu 3/10 der Baudirektion Kanton Zürich auferlegt. Rechnungen und Einzahlungsscheine werden den Kostenpflichtigen nach Eintritt der Rechtskraft dieses Entscheides zugestellt. Die Kosten sind innert 30 Tagen ab Zustellung der Rechnung zu bezahlen.

IV.

Die Kantonspolizei Zürich wird verpflichtet, A eine Umtriebsentschädigung von Fr. 1'200.-- zu bezahlen.

Die Baudirektion Kanton Zürich wird verpflichtet, A eine Umtriebsentschädigung von Fr. 600.-- zu bezahlen.

Im Übrigen werden keine Umtriebsentschädigungen zugesprochen.

V.

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen, von der Zustellung an gerechnet, beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich, Freischützgasse 1, Postfach, 8090 Zürich, schriftlich Beschwerde eingereicht werden. Die Beschwerdeschrift ist in genügender Anzahl für das Verwaltungsgericht, die Vorinstanz und jede Gegenpartei einzureichen. Die Beschwerdeschrift muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Der angefochtene Entscheid ist beizulegen. Die angerufenen Beweismittel sind genau zu bezeichnen und soweit möglich beizulegen.