



1C\_117/2017, 1C\_118/2017

**Urteil vom 20. März 2018**

**I. öffentlich-rechtliche Abteilung**

**Besetzung**

Bundesrichter Merkli, Präsident,  
Bundesrichter Eusebio, Kneubühler,  
Gerichtsschreiberin Gerber.

**Verfahrensbeteiligte**

1C\_117/2017

1. Touring Club der Schweiz, Sektion Zürich,
2. Automobil Club der Schweiz,
3. A. \_\_\_\_\_,
4. B. \_\_\_\_\_,
5. C. \_\_\_\_\_,

Beschwerdeführer, alle vertreten durch Rechtsanwalt Beat Hauri,

und

1C\_118/2017

1. Touring Club der Schweiz, Sektion Zürich,
2. Automobil Club der Schweiz,
3. C. \_\_\_\_\_,

Beschwerdeführer, alle drei vertreten durch Rechtsanwalt Beat Hauri,

*gegen*

Stadtrat von Zürich,  
vertreten durch das Sicherheitsdepartement der Stadt Zürich.

**Gegenstand**

Verkehrsordnung  
(Verkehrsvorschriften Tempo 30 in der Stadt Zürich),

Beschwerden gegen zwei Urteile des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich, 3. Abteilung, vom 21. Dezember 2016 (VB.2016.00338).

**Sachverhalt:**

**A.**

Im Zusammenhang mit der Strassenlärmsanierung erliess der Vorsteher des Polizeidepartements der Stadt Zürich am 22. August 2013 Verkehrsvorschriften für den Kreis 2 sowie für die Kreise 1, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11 und 12. Im Kreis 2 wurden verschiedene bestehende Tempo-30-Zonen zusammengelegt und erweitert (Zonen Studacker/Kalchbühl, Entlisberg/Manegg, Bellaria/Bürgli und Ulmberg). In den Kreisen 1, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11 und 12 wurde die Höchstgeschwindigkeit auf diversen kommunalen Strassen (abschnitten) auf 30 km/h herabgesetzt.

**B.**

Dagegen erhoben der Touring Club der Schweiz, Sektion Zürich (nachfolgend: TCS), der Automobilclub der Schweiz, Sektion Zürich (nachfolgend: ACS), C. \_\_\_\_\_, A. \_\_\_\_\_ und B. \_\_\_\_\_ Einsprache (die beiden zuletzt Genannten nur gegen die Verkehrsvorschriften Kreis 2). Der Stadtrat wies die Einsprachen am 19. November 2014 ab. Am 5. Januar 2015 erhoben die Einsprecher dagegen Rekurs beim Statthalteramt Bezirk Zürich. Dieses wies die Rekurse am 3. Mai 2016 ab.

Dagegen gelangten die Rekurrenten am 10. Juni 2016 mit Beschwerde ans Verwaltungsgericht des Kantons Zürich. Dieses wies die Beschwerden mit zwei Urteilen vom 21. Dezember 2016 ab.

**C.**

Gegen das Urteil VB.2016.00338 (betr. Kreis 2) erhoben der TCS, der ACS, A. \_\_\_\_\_, B. \_\_\_\_\_ und C. \_\_\_\_\_ am 27. Februar 2017 Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten beim Bundesgericht (Verfahren 1C\_117/2017).

Gleichentags gelangten der TCS, der ACS und C.\_\_\_\_\_ mit Beschwerde gegen das Urteil VB.2016.0039 (betr. Kreise 1, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11 und 12) an das Bundesgericht (Verfahren 1C\_118/2017).

Sie beantragen, die jeweils angefochtenen Urteile seien aufzuheben und die jeweiligen Verfügungen des Polizeivorstandes vom 22. August 2013 seien ersatzlos aufzuheben, soweit damit Strassen bzw. Strassen (stücke) neu in Tempo 30-Zonen einbezogen würden bzw. auf Strassen ausserhalb bestehender Tempo 30-Zonen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet werde. Eventuell sei die Sache zur Einholung eines unabhängigen Gutachtens und neuem Entscheid an das Verwaltungsgericht zurückzuweisen.

#### D.

Der Stadtrat Zürich, vertreten durch das Sicherheitsdepartement, schliesst auf Abweisung der Beschwerden. Das Verwaltungsgericht beantragt, die Beschwerden seien abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei.

Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) kommt in seiner Vernehmlassung zum Ergebnis, das Verwaltungsgericht Zürich habe die Lärmschutzgesetzgebung korrekt angewendet.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) äussert sich zu den Anforderungen an Gutachten und die Interessenabwägung bei der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h bei verkehrsorientierten Strassen; seines Erachtens wurden in den angefochtenen Urteilen die Interessen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses nicht ausreichend berücksichtigt.

Die Beschwerdeführer schliessen sich im Sinne eines Eventualstandpunkts den Schlussfolgerungen des ASTRA an. Der Stadtrat hält an seinem Standpunkt fest.

#### E.

Mit Verfügung vom 20. März 2017 wurden die Gesuche um Gewährung der aufschiebenden Wirkung abgewiesen.

### Erwägungen:

#### 1.

Die Beschwerden richten sich gegen zwei weitgehend übereinstimmende Urteile des Zürcher Verwaltungsgerichts zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (Tempo-30-Zonen und -Strecken) aus Gründen des Lärmschutzes. Die Beschwerden werfen die gleichen Rechtsfragen auf und stimmen teils wörtlich überein. Unter diesen Umständen rechtfertigt es sich, die Verfahren zu vereinigern.

#### 2.

Gegen die kantonale letztinstanzliche Endentscheide des Verwaltungsgerichts steht grundsätzlich die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten ans Bundesgericht offen (Art. 82 lit. a, 86 Abs. 1 lit. d und 90 BGG). Näher zu prüfen ist die Beschwerdebefugnis. Diese prüft das Bundesgericht als Eintretensvoraussetzung von Amtes wegen, ohne an die Beurteilung der kantonalen Instanzen gebunden zu sein (Art. 29 BGG).

Nach der Rechtsprechung ist zur Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen berechtigt, wer die mit der Beschränkung belegte Strasse regelmässig benutzt, z.B. als Anwohner oder Pendler, während bloss gelegentliches Befahren einer Strasse nicht genügt (**BGE 136 II 539** E. 1.1 S. 542 f.).

**2.1. A.**\_\_\_\_\_ und **B.**\_\_\_\_\_ sind als Anwohner von den Tempo-30-Zonen im Kreis 2 besonders betroffen. **C.**\_\_\_\_\_ befährt als Pendler regelmässig die angeordneten Tempo-30-Zonen im Kreis 2 sowie gewisse, von Tempo-30 betroffene Strassen in den übrigen Kreisen (Trichtenhausen-, Looren-, Hegibach-, Bleuler-, Lengg-, Süd- und Hornbachstrasse). Insoweit sind alle drei zur Beschwerde befugt.

**2.2.** Fraglich ist dagegen die Beschwerdebefugnis der Zürcher Sektionen von TCS und ACS, die als Verein konstituiert sind. Als solche können sie die Interessen der Mehrheit oder einer Grosszahl ihrer Mitglieder mit Beschwerde geltend machen, wenn deren Wahrung zu ihren statutarischen Aufgaben gehört und eine Vielzahl von Mitgliedern ihrerseits beschwerdebefugt wären (**BGE 142 II 80** E. 1.4.2 S. 84 mit Hinweisen). Bisher wurde die Beschwerdebefugnis der jeweiligen Regionalsektion des TCS bejaht bei Geschwindigkeitsherabsetzungen auf vielbefahrenen kantonalen Hauptstrassen (vgl. **BGE 136 II 639** E. 1.1 S. 543; in **BGE 139 II 145** nicht publizierte E. 1.2). Im Verfahren 1C\_11/2017 legte die ACS-Sektion beider Basel in der Beschwerdeschrift detailliert dar, dass die von Tempo 30 betroffene Sevogelstrasse eine wichtige verkehrsbezogene Hauptachse der Stadt Basel darstelle, die regelmässig durch eine ansehnliche Anzahl Mitglieder benutzt werde; dies erachtete das Bundesgericht als plausibel (Urteil vom 2. März 2018 E. 1.1).

Vorliegend legen die beschwerdeführenden Sektionen nicht dar, inwiefern die in den streitigen Verfügungen genannten Strassen (abschnitte) von einer grossen Zahl von Sektionsmitgliedern mehr oder weniger regelmässig befahren werden. Dies ist auch nicht offensichtlich, handelt es sich doch überwiegend um Strassen von untergeordneter Bedeutung, mit Erschliessungs- oder Sammelfunktion für das Quartier. Für die wenigen Strassenabschnitte mit Verbindungsfunktion fehlen substantiierte Darlegungen der Beschwerdeführer.

Letztlich kann die Frage offenbleiben, da jedenfalls auf die Beschwerden der natürlichen Personen einzutreten ist und die in der Beschwerdeschrift erhobenen generellen Rügen sich nicht spezifisch auf bestimmte Strassen (abschnitte) beziehen.

#### 3.

Streitig sind neue bzw. erweiterte Tempo-30-Zonen im Kreis 2 sowie Beschränkungen der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in anderen Kreisen der Stadt, die im Rahmen der Strassenlärmsanierung angeordnet wurden. Einschlägig sind dafür einerseits die Bestimmungen des Umweltrechts zur Sanierung ortsfester Anlagen und andererseits die Vorgaben des Strassenverkehrsrechts zur Herabsetzung der allgemeinen Regelgeschwindigkeit bzw. zu Tempo-30-Zonen.

**3.1.** Bestehende Anlagen, die den gesetzlichen Vorgaben nicht entsprechen, müssen saniert werden (Art. 16 USG [SR 814.01]), und zwar so weit, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist; dabei müssen grundsätzlich die Immissionsgrenzwerte (IGW) eingehalten werden (Art. 13 Abs. 2 der Lärmschutz-Verordnung [LSV; SR 814.41]). Die Frist für die Durchführung von Sanierungen und Schallschutzmassnahmen bei Strassen läuft Ende März 2018 ab (Art. 17 Abs. 4 lit. b LSV).

Würde die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen oder stehen ihr überwiegende Interessen entgegen, können Erleichterungen gewährt werden (Art. 17 USG und Art. 14 LSV). Dies setzt eine gesamthafte Interessenabwägung voraus. Die Gewährung von Erleichterungen zur Überschreitung der IGW in einer bestimmten Situation ist eine Ausnahmegewährung, deren Erteilung nur in Sonderfällen erfolgen darf und restriktiv

gehandhabt werden muss (zum Ganzen Urteil 1C\_589/2014 vom 3. Februar 2016 E. 2.1 mit Hinweisen, in: URP 2016 S. 319; RDAF 2017 I S. 423).

**3.2.** Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften wurde vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt (Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelverordnung [VRV; SR 741.11] i.V.m. Art. 32 Abs. 2 SVG [SR 741.01]). Sie kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG). Innerorts können tiefere Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken (Art. 108 Abs. 5 lit. d SSV: in Abstufungen von je 10 km/h) oder durch die Signalisation einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone angeordnet werden (Art. 108 Abs. 5 lit. e SSV i.V.m. Art. 22a und 22b SSV).

Die Herabsetzung ist nach Art. 108 Abs. 2 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) insbesondere zulässig, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a), wenn bestimmte Strassenbenutzer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b) oder wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann; dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren (lit. d). Die Anordnung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist nur gestützt auf ein vorgängig zu erstellendes Gutachten zulässig. Dieses hat aufzuzeigen, dass die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV).

**3.3.** Ob die Anordnung von Tempo 30 zulässig ist, prüft das Bundesgericht mit freier Kognition. Es übt jedoch Zurückhaltung, soweit die Beurteilung von einer Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die zuständigen Behörden besser kennen als das Bundesgericht (**BGE 139 II 145** E. 5 S. 167). Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art sind zudem regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Die zuständigen Behörden besitzen dabei einen erheblichen Gestaltungsspielraum (**BGE 136 II 539** E. 3.2 S. 548; Urteil 1C\_11/2017 vom 2. März 2018 E. 2.4 mit Hinweis).

#### **4.**

Die Beschwerdeführer machen zunächst geltend, nach Art. 3 Abs. 4 SVG müssten besondere sachliche Voraussetzungen vorliegen, um von der generellen Höchstgeschwindigkeit abzuweichen, weil der Bundesrat die Interessenabwägung für den Normalfall bereits vorgenommen habe. Die in der Stadt Zürich zur Lärmsanierung vorgesehenen, grossflächigen Geschwindigkeitsbeschränkungen (insgesamt 230 Strassenkilometer) widersprächen dem gesetzgeberischen Willen, Kantone und Gemeinden lediglich im kleinen Rahmen, insbesondere in Wohnquartieren, zu abweichenden Verkehrsanordnungen zu ermächtigen; diese müssten die Ausnahme bleiben.

**4.1.** Das Sicherheitsdepartement hält in seiner Vernehmlassung fest, zwar seien an 230 km des städtischen Strassennetzes die IGW gemäss Anh. 3 LSV überschritten; dagegen sei nicht entlang aller dieser Abschnitte Tempo 30 festgelegt worden; erst recht gelte dies nicht flächendeckend für das gesamte Strassennetz Zürichs. Bei vielen Strassenabschnitten mit IGW-Überschreitung habe sich bereits bei einer ersten Überprüfung gezeigt, dass sich diese für eine Geschwindigkeitsreduktion nicht eignen; bereits im städtischen Konzept Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion vom 30. Mai 2012 sei daher Tempo 30 bei einer beachtlichen Zahl der geprüften Abschnitte nicht weiter verfolgt worden.

**4.2.** Gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 Abs. 1 SSV dürfen Abweichungen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nicht generell, sondern nur für "bestimmte Strassenstrecken" angeordnet werden, wobei mittels eines Gutachtens dargelegt werden muss, dass diese Massnahme zur Erreichung des angestrebten Ziels (gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV) nötig, zweck- und verhältnismässig ist (Abs. 4 und 5). Dies bedeutet, dass stets eine Einzelfallprüfung erforderlich ist. Diese ist vorliegend erfolgt, wurde doch für jeden Streckenabschnitt ein eigenes Gutachten angefertigt. Dagegen lässt sich den gesetzlichen Grundlagen nicht entnehmen, dass besondere örtliche Verhältnisse oder gar eine Ausnahmesituation vorliegen müssten; der Verweis auf die Wohnquartiere in Art. 3 Abs. 4 Satz 2 SVG erfolgt in anderem Zusammenhang (Beschränkungen des Verkehrs und besondere Regelungen fürs Parkieren; vgl. dazu Urteil 2A.38/2006 vom 13. Juli 2006 E. 3.4.2, in: ZBI 108/2007 S. 611; RDAF 2008 I S. 580). Wie das Verwaltungsgericht zutreffend dargelegt hat, ist die Herabsetzung der Geschwindigkeit bundesrechtskonform, wenn die in Art. 108 SSV umschriebenen Voraussetzungen vorliegen. Keine Rolle spielt dagegen die Gesamtzahl der Anordnungen oder deren Anteil am kommunalen oder kantonalen Strassennetz.

#### **5.**

Die Beschwerdeführer halten die erstellten Gutachten für ungenügend.

**5.1.** Sie machen in erster Linie geltend, diese stammten nicht von einer verwaltungsunabhängigen Stelle, sondern von nicht namentlich genannten Fachleuten der Dienstabteilung für Verkehr, die dem erstinstanzlich verfügenden Polizeivorstand unterstellt sei. Aufgrund des zeitlichen Ablaufs (Konzeptbeschluss des Stadtrats vom Mai 2012; Gutachten vom 31. Juli 2013) sei davon auszugehen, dass die Gutachten nicht der Information und als Entscheidungshilfe für Polizeivorstand und Stadtrat gedient hätten, sondern lediglich der Umsetzung eines längst gefällten politischen Beschlusses. Ein derartiges Auftragswerk könne nicht als Gutachten i.S.v. Art. 32 Abs. 3 SVG anerkannt werden.

Das Verwaltungsgericht hielt fest, es sei kein verwaltungsunabhängiges Sachverständigengutachten erforderlich; vielmehr lasse auch das Bundesgericht regelmässig Untersuchungsberichte und Gutachten von Verwaltungsstellen zu (mit Hinweis auf **BGE 136 II 539** E. 3.1 und 3.2 S. 547 und Urteil 1C\_370/2011 vom 9. Dezember 2011 E. 2.6, in: ZBI 114/2013 S. 574). Das städtische Konzept Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion vom 30. Mai 2012 beruhe auf den Ergebnissen des 2009 durchgeführten Pilotversuchs an der Kalchbühlstrasse im Kreis 2, dem akustischen Bericht mit Erleichterungsanträgen im Kreis 2 vom 15. Oktober 2011 sowie weiteren bereits vorhandenen Daten und Studien. Es habe zwar als Grundlage und Vorbereitung für die umstrittenen Lärmsanierungsprojekte und die entsprechenden Lärm- und Verkehrsgutachten gedient; darin habe der Stadtrat aber erst allgemeine Grundsätze für die gesetzlich vorgeschriebene Lärmsanierung definiert. Da noch keine Entscheide über die konkreten Streckenabschnitte getroffen worden seien, sei dieses Vorgehen nicht zu beanstanden.

Diese Erwägungen lassen keine Verletzung von Bundesrecht erkennen. Wie auch das ASTRA in seiner Vernehmlassung bestätigt, verlangen Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 Abs. 4 SSV kein unabhängiges Sachverständigengutachten im Sinne von Art. 12 VwVG. Entscheidend ist vielmehr, dass es von Fachleuten erstellt wurde und den gesetzlichen Anforderungen genügt.

**5.2.** Art. 3 der Verordnung des UVEK vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen (SR 741.213.3) umschreibt die Anforderungen an ein solches Gutachten. Verlangt wird ein Kurzbericht, der namentlich die in lit. a-g umschriebenen Elemente enthalten muss.

Während das Verwaltungsgericht davon ausging, diese Umschreibung könne auch für Tempo-30-Strecken herangezogen werden, betont das ASTRA, dass sich der Regelungsgegenstand der Verordnung auf Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen beschränke. Verwaltungsgericht und ASTRA gehen jedoch übereinstimmend davon aus, dass die Anforderungen an das Gutachten von Fall zu Fall variieren und bei einer Temporeduktion auf einer Haupt- oder Durchgangsstrasse ein strengerer Massstab anzulegen sei als bei Nebenstrassen.

Dies entspricht der bundesgerichtlichen Rechtsprechung, wonach Inhalt und Umfang des Gutachtens vom Zweck der Geschwindigkeitsbegrenzung und den örtlichen Gegebenheiten abhängen (**BGE 136 II 539** E. 3.2 S. 549; Urteil 1C\_370/2011 vom 9. Dezember 2011 E. 2.5, in: ZBI 114/2013 S. 574). Entscheidend ist, dass die zuständige Behörde die erforderlichen Informationen besitzt, um zu beurteilen, ob eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt ist und die Massnahme im Hinblick auf das erstrebte Ziel nötig, zweck- und verhältnismässig ist (vgl. **BGE 139 II 145** E. 4.3 S. 166; **136 II 539** E. 3.2 S. 548; Urteil 1C\_11/2017 vom 2. März 2018 E. 2.3; je mit Hinweisen).

Handelt es sich - wie vorliegend - um Geschwindigkeitsreduktionen zur Lärmsanierung, müssen insbesondere die Konsequenzen der Temporeduktion aus Lärmsicht (akustische Wirkungen; Änderung der Störwirkung auf die Anwohner) im Gutachten beschrieben und alternative Massnahmen zur Lärmbekämpfung aufgezeigt werden (technische Machbarkeit, Kosten und Nutzen; vgl. Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung EKLB, Tempo 30 als Lärmschutzmassnahmen, Grundlagenpapier zu Recht - Akustik - Wirkung, Bern 2015, Anh. A). Aufzuzeigen sind aber auch allfällige entgegenstehende Verkehrsinteressen (Verkehrssicherheit und -fluss, Ausweichverkehr, Konsequenzen für den öffentlichen Verkehr, etc.).

**5.3.** Vorliegend hielt das Verwaltungsgericht fest, die Gutachten seien vom zuständigen Projektleiter der Dienstabteilung Verkehr unter Einbezug von anderen Fachleuten der Stadtverwaltung (Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich, Tiefbauamt und VBZ) erarbeitet und per 31. Juli 2013 abgeschlossen worden. Sie basierten auf den konkreten örtlichen Lärmbelastungen mit den Immissionsgrenzwertüberschreitungen gemäss Lärmbelastungskataster, der Unfallstatistik, der richtplanerischen Einordnung und Klassierung der Strasse, dem Ausbaustandard der Strasse und den Auswertungen der vor Ort vorgenommenen Geschwindigkeitsmessungen und Fahrzeugfrequenzen unter Einbezug des öffentlichen Verkehrs. Sodann ergäben sich aus den Gutachten die raumplanungsrechtlichen Nutzungen in den von den Lärmeinwirkungen betroffenen Gebieten sowie welchen Lärmempfindlichkeitsstufen diese Grundstücke zugeteilt seien. Die notwendigen Verkehrsmessungen und die Analyse der Lärmsituation für die einzelnen Nutzungen lägen vor. Von einer pauschalen Anordnung von Tempo-30-Zonen bzw. -Strecken ohne Prüfung der konkreten Situation auf den einzelnen Streckenabschnitten könne demnach keine Rede sein. Die Gutachten enthielten alle für die Ermittlung des Sanierungsbedarfs notwendigen Informationen und seien schlüssig. Die Einholung von weiteren Gutachten sei daher nicht geboten.

Mit diesen Erwägungen setzen sich die Beschwerdeführer nicht näher auseinander; insbesondere legen sie nicht dar, inwiefern die Gutachten - namentlich für die verkehrsorientierten Strassen - nicht ausreichen, um die Verhältnismässigkeit der Geschwindigkeitsreduktion zu beurteilen.

**5.4.** Sie kritisieren pauschal das Lärmkataster und bemängeln das Fehlen von Lärmmessungen, legen aber nicht dar, inwiefern die diesbezüglichen Erwägungen des Verwaltungsgerichts offensichtlich unrichtig oder rechtlich fehlerhaft seien. Dies ist auch nicht ersichtlich: Grundsätzlich können Lärmimmissionen durch Berechnungen oder Messungen ermittelt werden (Art. 38 LSV und Anh. 2 LSV). An vielen der betroffenen Strassen sind die IGW gemäss Lärmkataster im Übrigen so massiv überschritten, dass sich Kontrollmessungen von vornherein erübrigen. Das BAFU bestätigt denn auch in seiner Vernehmlassung, dass die Gutachten der Empfehlung der EKLB (oben E. 5.2) entsprechen. Insbesondere sei auch der Anteil der Rollgeräusche und der Antriebsgeräusche an den Lärmimmissionen adäquat berücksichtigt worden. Zusammenfassend hält das BAFU fest, dass neue Gutachten auf der Basis zusätzlicher Messungen die Notwendigkeit von Lärmsanierungsmassnahmen nicht in Frage zu stellen vermöchten. Es gibt für das Bundesgericht keinen Grund, von dieser Einschätzung der Bundesfachstelle für den Lärmschutz abzuweichen.

## **6.**

Das ASTRA äussert sich in seiner Vernehmlassung nicht zu den vorliegenden Gutachten, sondern verweist auf seine Stellungnahme im Verfahren 1C\_11/2017, ohne darzulegen, inwiefern und auf welchen Strecken die Verhältnisse in Zürich mit denjenigen an der Sevogelstrasse in Basel vergleichbar seien.

Auch seine Kritik, wonach das Verwaltungsgericht bei der Interessenabwägung, insbesondere für Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen, die Interessen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses zu wenig berücksichtigt habe, ist zu pauschal, um eine Überprüfung zu ermöglichen.

Das Verwaltungsgericht hat sich mit den diesbezüglichen Einwänden der Beschwerdeführer auseinandergesetzt und dargelegt, weshalb weder Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der neuen Tempo-30-Abschnitte von verkehrsorientierten Strassen noch unerwünschter Ausweichverkehr zu befürchten seien. Zudem ging es in Übereinstimmung mit den Gutachten davon aus, dass die Verkehrssicherheit durch die Geschwindigkeitsbeschränkung verbessert werde. Inwiefern diese Annahmen offensichtlich unrichtig bzw. bundesrechtswidrig sein sollen, wird weder von den Beschwerdeführern noch vom ASTRA dargelegt.

Es kann daher offenbleiben, inwieweit die von ihnen getroffene Unterscheidung zwischen verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen, unter Anknüpfung an das tatsächliche Vorhandensein von Durchgangsverkehr, sinnvoll ist, oder auf die nach Verkehrsplan und kommunalem Richtplan erwünschte Funktion und Gestaltung der Strassen abzustellen ist, wie die Stadt darlegt.

## **7.**

Schliesslich machen die Beschwerdeführer geltend, die neuen Geschwindigkeitsreduktionen und Tempo-30-Zonen würden zu vermehrten Lärmspitzen durch Notfalldienste führen, weil diese beim Befahren der neuen Tempo-30-Strecken schon ab 45 km/h statt bisher ab 65 km/h das Wechselklanghorn einschalten müssten. Das Argument des Verwaltungsgerichts, wonach der Einsatz des Wechselhorns von der Dringlichkeit der Fahrt und nicht von der Höchstgeschwindigkeit abhängt, sei unqualifiziert, weil bei gleicher Dringlichkeit der Einsatz des Horns zunehmen werde.

Wie das BAFU in seiner Vernehmlassung ausführlich darlegt, gibt es jedoch keine gesetzliche Grundlage für die Behauptung der Beschwerdeführer, dass Rettungs- und Polizeifahrzeuge das Wechselklanghorn erst ab einer Geschwindigkeit von 15 km/h über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit einschalten müssten. Bei dringlichen Notfallfahrten darf unter Wahrung der gebotenen Sorgfalt von den Verkehrsregeln abgewichen werden (Art. 100 Abs. 4 SVG); Notfallfahrzeuge sind aber nur vortrittsberechtigt, wenn sie sich durch die besonderen Signale ankündigen (Art.

27 Abs. 2 SVG und Art. 16 Abs. 1 VRV); dabei müssen das Blaulicht und das Wechselklanghorn früh- und gleichzeitig eingeschaltet sein (Merkblatt des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vom 6. Juni 2005 zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn Ziff. 1 und 3). Das Wechselklanghorn dient in erster Linie der Inanspruchnahme des besonderen Vortrittsrechts und ist deshalb bei dringlichen Fahrten grundsätzlich einzuschalten, unabhängig von der Notwendigkeit einer Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit. Die Einschätzung der Vorinstanzen, wonach nicht mit einem massgeblich vermehrten Einsatz des Wechselklanghorns auf Tempo-30-Strecken zu rechnen sei, ist daher nicht zu beanstanden.

**8.** Nach dem Gesagten sind die Beschwerden abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Bei diesem Ausgang des Verfahrens werden die Beschwerdeführer kostenpflichtig. Die Stadt Zürich obsiegt in ihrem amtlichen Wirkungskreis und hat daher keinen Anspruch auf ein Parteientschädigung (Art. 68 Abs. 3 BGG).

**Demnach erkennt das Bundesgericht:**

- 1.**  
Die Verfahren 1C\_117/2017 und 1C\_118/2017 werden vereinigt.
- 2.**  
Die Beschwerden werden abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.
- 3.**  
Die Gerichtskosten von insgesamt Fr. 6'000.-- werden den Beschwerdeführern der Verfahren 1C\_117/2017 und 1C\_118/2017 je zur Hälfte auferlegt.
- 4.**  
Es werden keine Parteientschädigungen zugesprochen.
- 5.**  
Dieses Urteil wird den Beschwerdeführern, dem Stadtrat von Zürich, dem Verwaltungsgericht des Kantons Zürich, 3. Abteilung, dem Bundesamt für Strassen und dem Bundesamt für Umwelt schriftlich mitgeteilt.

Lausanne, 20. März 2018

Im Namen der I. öffentlich-rechtlichen Abteilung  
des Schweizerischen Bundesgerichts

Der Präsident: Merkli

Die Gerichtsschreiberin: Gerber