

4. Bei dem von der Baudirektion festgesetzten und hier angefochtenen Strassenprojekt handelt es sich um einen Teil eines kantonsweiten Strassenlärm-Sanierungsprogrammes. Das Programm wurde für die Gemeinden Hombrechtikon, Männedorf, Oetwil am See, Stäfa und Uetikon am See mit Beschluss des Regierungsrates Nr. 61/2012 vom 25. Januar 2012 eingeleitet und wird seither von der Baudirektion sukzessive umgesetzt ([www.tba.zh.ch](http://www.tba.zh.ch) > Lärm & Schall > Lärmsanierung > Strassenlärm; besucht am 19. Mai 2017).

Vorliegend geht es um die Sanierung des Abschnitts A.-Strasse 139 bis 145 sowie des Abschnitts B.-Strasse 147 bis 197 und 156 bis 184 (Ortsteil X). Die massgeblichen Lärmbelastungen und die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte wurden gemäss den Vorgaben von Art. 36 ff. der Lärmschutzverordnung (LSV) ermittelt. Alle Gebäude sind der Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) II oder III zugeteilt. Gemäss dem Anhang 3 zur LSV betragen in der ES II die massgeblichen Immissionsgrenzwerte für Strassenverkehrslärm tagsüber 60 dB(A) und während der Nacht 50 dB(A); in der ES III sind es tagsüber 65 dB(A) und nachts 55 dB(A). Bei sämtlichen Gebäuden mit lärmempfindlichen Wohnräumen im hier massgeblichen Strassenabschnitt entlang der B.-Strasse werden die Immissionsgrenzwerte überschritten. Bei einigen Gebäuden liegen tagsüber gar Überschreitungen der Alarmwerte vor.

5. Die Baudirektion hat in der angefochtenen Verfügung zusammengefasst festgehalten, dass im Rahmen des Lärmsanierungsprojekts keine Geschwindigkeitsreduktionen im Sinne von Massnahmen an der Quelle vorgesehen seien. Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 30 km/h bzw. 50 km/h auf der B.-Strasse im Bereich X würde eine unverhältnismässige Betriebseinschränkung verursachen. Deshalb würden Erleichterungen von der Sanierungspflicht im Sinne von Art. 14 Abs. 1 lit. a LSV gewährt. Auch lärmarme Beläge seien nicht vorgesehen. Diese gälten im Kanton Zürich nicht als Stand der Technik, weil ihre Lebensdauer deutlich geringer sei als diejenige von Standardbelägen, weil die akustische Wirkung infolge Verschmutzung relativ schnell abnehme und weil das Langzeitverhalten insbesondere im Hinblick auf die Tragfähigkeit bei hohen Verkehrsfrequenzen unklar sei. Solange keine neuen Erkenntnisse aus laufenden Untersuchungen vorlägen, würden im Kanton Zürich keine lärmarmen Beläge eingesetzt. Weiter könne auch eine Lärmschutzwand aus Gründen des Ortsbildschutzes nicht zur Realisierung vorgeschlagen werden.

Es verbleibe als Ersatzmassnahme im Sinne von Art. 15 LSV der Einbau von Schallschutzfenstern. In diesem Sinne werde das Projekt für Schallschutzmassnahmen an den Gebäuden im Teilgebiet Z (Kostenübernahme für bzw. Beiträge an Schallschutzfenster) festgesetzt.

6. Die Rekurrierenden 2 bis 5 halten diese im Rahmen des Sanierungsprojekts festgesetzten Massnahmen zusammengefasst für unzureichend, da sie dem Vorsorgeprinzip und dem Grundsatz der Sanierungspflicht übermässig lauter Anlagen keinerlei Rechnung trügen. Obwohl die Immissionsgrenzwerte bei allen Gebäuden und teilweise massiv überschritten seien, seien eine

Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit wie auch der Einbau eines lärmarmen Strassenbelages sowie weitere bauliche und betriebliche Massnahmen gar nicht erst in tatsächlich und rechtlich genügender Art und Weise abgeklärt worden. Dies widerspreche dem Ziel der Vermeidung von Lärm an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg.

Gründe für die Gewährung von Erleichterungen im Sinne von Art. 14 Abs. 1 lit. a LSV seien nicht zu erkennen. Vielmehr könnten und müssten zusätzliche Massnahmen an der Quelle ergriffen werden. Insbesondere sei die signalisierte Höchstgeschwindigkeit im streitbetroffenen Bereich der B.-Strasse aufgrund der ausgewiesenen Überschreitung der Immissionsgrenzwerte von 60 km/h auf 30 km/h, mindestens aber auf 50 km/h herabzusetzen; weiter sei ein lärmarmes Belag einzubauen. Sodann seien auch sämtliche technisch und betrieblich machbaren und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zur Reduktion der durch den Strassenverkehr erzeugten Erschütterungen anzuordnen.

7.1 Ausgangspunkt des vorliegend strittigen Strassenprojekts ist die Pflicht zur Sanierung ortsfester Anlagen, die wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen (Art. 13 Abs. 1 LSV). Von der Sanierungspflicht sind zahlreiche Staatsstrassen im Kanton Zürich betroffen. Sanierungspflichtige Anlagen müssen so weit saniert werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist und dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Abs. 2). 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).

Art. 14 LSV regelt Erleichterungen von der Sanierungspflicht. Die Vollzugsbehörde gewährt namentlich dann Erleichterungen, wenn die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen würde (Abs. 1 lit. a). Erleichterungen werden auch gewährt, wenn überwiegende Interessen namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes, der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Gesamtverteidigung der Sanierung entgegenstehen (Abs. 1 lit. b).

Art. 15 LSV statuiert die ersatzweise Vornahme von Schallschutzmassnahmen an lärmbelasteten, bestehenden Gebäuden, wenn wegen gewährter Erleichterungen im Sinne von Art. 14 LSV die Alarmwerte nicht eingehalten werden.

Die Frist für die Durchführung von Sanierungen und Schallschutzmassnahmen läuft am 31. März 2018 ab (Art. 17 Abs. 4 lit. b LSV).

7.2 Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit innerorts beträgt 50 km/h. Der hier massgebliche Abschnitt der B.-Strasse liegt innerorts und ist ausnahmsweise mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h signalisiert.

Wie erwähnt hat die Baudirektion eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h oder allenfalls auch nur auf 50 km/h im Sinne einer Massnahme an der Quelle verworfen. Vielmehr gewährte die

Baudirektion gestützt auf Art. 14 Abs. 1 lit. a LSV Erleichterungen von der Sanierungspflicht, dies im Wesentlichen mit der Begründung, dass die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf der B.-Strasse im Bereich X von 60 km/h auf 30 km/h oder nur schon auf 50 km/h eine unverhältnismässige Betriebseinschränkung verursache. Die B.-Strasse sei die einzige leistungsfähige Hauptverkehrsstrasse (...). Der Verkehrsfluss würde im Falle einer Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 in nicht hinnehmbarer Art und Weise beeinträchtigt. Eine Reduktion auf Tempo 50 führe gemäss den Einschätzungen der Kantonspolizei ohne Anpassungen am Erscheinungsbild der B.-Strasse sodann zu einer Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit um lediglich 0 bis 4 km/h, was wiederum eine Lärmreduktion beim gesetzlich relevanten Mittelungspegel  $L_{eq}$  von weniger als 1 dB(A) ergebe.

7.3 Die sich vorliegend stellende Problematik einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h aus lärmsanierungstechnischen Gründen auf einer unstreitig leistungsfähigen Hauptverkehrsachse stellte sich bzw. stellt sich derzeit auch bei der Stadtkerndurchfahrt in der Stadt Zug (Grabenstrasse). Diesbezüglich sind bereits zwei Leitentscheide des Bundesgerichts ergangen (BGr 1C\_45/2010 = URP 2010 S. 625 sowie BGr 1C\_589/2014 = URP 2016 S. 319).

7.4.1 In BGr 1C\_45/2010 vom 9. September 2010 führte das Bundesgericht unter anderem Folgendes aus:

Bei der Gewährung von Erleichterungen im Sinne von Art. 14 Abs. 1 lit. a LSV handle es sich um eine Ausnahmegewährung von der Sanierungspflicht. Die Erteilung solle nur in Sonderfällen erfolgen. Die Gewährung von Erleichterungen sei nach dem Willen des Gesetzgebers restriktiv zu handhaben. Der Argumentation des Verwaltungsgerichts Zug, wonach (weitere) Erhebungen über die lärmschutzrechtlichen Auswirkungen einer möglichen Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 unnötig seien, stehe die Auffassung des Bundesamts für Umwelt (BAFU) gegenüber, wonach Geschwindigkeitsreduktionen innerorts zu einer Verkehrsberuhigung und damit zu einer Verringerung der Lärmbelastung führten, welche zusammen mit flankierenden Massnahmen wie beispielsweise Markierungen der Geschwindigkeit auf der Fahrbahn Pegelreduktionen von bis zu 3 dB(A) bewirkten. Die Möglichkeit einer Lärmverminderung mittels Geschwindigkeitsreduktion könne nicht ausgeschlossen werden. Die Herabsetzung der Geschwindigkeit im Innerortsbereich sei daher als mögliche Sanierungsmassnahme zu prüfen. Der Hinweis der kantonalen Vorinstanzen auf teilweise auftretende Stausituationen zu Pendlerzeiten genüge nicht, um die Massnahme generell als unwirksam zu betrachten.

Das Bundesgericht erklärte weiter, die Argumentation des Verwaltungsgerichts Zug, wonach weitere Erhebungen über die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduktion unnötig seien, verkenne, dass es in einem ersten Schritt nicht darum gehe, verbindliche Massnahmen anzuordnen, sondern zuerst abzuklären sei, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung zu wirksamen Lärmreduktionen beitragen könne. Erst in einem zweiten Schritt sei zu beurteilen, ob eine Temporeduktion in Würdigung der gesamten konkreten Umstände auch verhältnismässig wäre. Ohne hinreichende Kenntnis über die

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsherabsetzung sinngemäss überwiegende Interessen an der Gewährung von Erleichterungen zu bejahen, widerspreche Art. 14 Abs. 1 LSV. Daran ändere nichts, dass es sich beim fraglichen Strassenabschnitt um eine Hauptstrasse handle. Zwar seien im Grundsatz Tempo-30-Zonen nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig (Art. 2a Abs. 5 der Signalisationsverordnung [SSV]). Ausnahmsweise und bei besonderen örtlichen Gegebenheiten könne aber auch ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden, namentlich in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet (Art. 2a Abs. 6 SSV). Gemäss Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV sei dies insbesondere zulässig, wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden könne; dabei sei der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren. Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten sei durch ein Gutachten abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig sei oder ob andere Massnahmen vorzuziehen seien; zu prüfen sei auch, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden könne (Art. 108 Abs. 4 SSV). Diese Prüfung setze die Abwägung von allen im konkreten Fall berührten Interessen voraus. Bereits im Entscheid BGE 136 II 539 habe das Bundesgericht festgehalten, dass Tempo-30-Zonen unter den Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV auch auf Hauptstrassen grundsätzlich zulässig seien. Weitere Erhebungen zur Möglichkeit einer Geschwindigkeitsherabsetzung könnten darum nicht von vornherein mit dem Hinweis auf den Hauptstrassencharakter der Grabenstrasse verweigert werden. Auch die Baudirektion des Kantons Zug habe in ihrer Vernehmlassung einzig Mutmassungen über die Auswirkungen einer Temporeduktion angestellt, die aber nicht durch konkrete Abklärungen belegt seien. Ihre Ausführungen nähmen eine antizipierte Würdigung der Verhältnismässigkeit allfälliger Temporeduktionen vorweg, was nicht angezeigt sei. Es seien vielmehr weitere Abklärungen im Sinne der Anregungen durch das BAFU notwendig. Das Vorgehen der kantonalen Behörden lasse ausser Acht, dass Erleichterungen nach Art. 14 LSV nur im Ausnahmefall gewährt werden sollten.

Mit dieser Begründung hiess das Bundesgericht die Beschwerde von Anwohnern der Grabenstrasse gut, hob das Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zug auf und wies die Sache im Sinne der Erwägungen an die Baudirektion des Kantons Zug zurück.

7.4.2 In der Folge veranlasste das Tiefbauamt des Kantons Zug eine Untersuchung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit auf der Grabenstrasse und liess ein Verkehrsgutachten erstellen. Dieses kam zum Schluss, dass die mit der Signalisation von Tempo 30 auf der Grabenstrasse ohne flankierende Massnahmen erzielbare Lärmreduktion von 0,1 bis 0,2 dB(A) akustisch unbedeutend und lärmrechtlich irrelevant sei. Auch mit flankierenden Massnahmen sei eine Abnahme des Beurteilungspegels von nur 0,3 dB(A) bis 0,8 dB(A) zu erwarten. Dies liege unter der Schwelle der Wahrnehmbarkeit von 1 dB(A) und sei auch lärmrechtlich nicht bedeutsam, weil die Immissionsgrenzwerte bei den exponiertesten Gebäuden weiterhin deutlich überschritten blieben. Die Gutachter folgerten daraus, dass eine Geschwindigkeitsreduktion (sei es dauerhafter Art oder nur auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt) nicht

zu einer Verbesserung der Umweltbelastung führen würde. Gestützt auf dieses Gutachten verneinte die Baudirektion des Kantons Zug die Voraussetzungen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und gewährte wiederum Sanierungserleichterungen im Sinne von Art. 14 Abs. 1 LSV.

Das Verwaltungsgericht des Kantons Zug ging in der Folge davon aus, dass das Gutachten den relevanten Sachverhalt umfassend geprüft und die Bewertungen nach anerkannten Regeln vorgenommen habe; die Ergebnisse seien schlüssig. Dieselben Rekurrenten wie im ersten Fall gelangten hernach an das Bundesgericht. Das im bundesgerichtlichen Verfahren wiederum mitbeteiligte BAFU vertrat die Ansicht, dass das Verkehrsgutachten das Lärm-minderungspotential von Tempo 30 unterschätzt habe. Das BAFU gelangte aufgrund einer vereinfachten Berechnung mit dem Lärmberechnungsmodell «SonRoad», basierend auf den tatsächlichen Angaben des Verkehrsgutachtens, zum Schluss, dass eine Geschwindigkeitsreduktion zu einer Reduktion des Beurteilungspegels nachts um rund 2 dB(A) führe. Jüngst durchgeführte Messungen in den Kantonen Aargau und Zürich hätten ein Lärm-minderungspotential in dieser Grössenordnung bestätigt, wobei der Maximalpegel noch deutlich stärker reduziert worden sei als der Mittelungspegel. Weiter verwies das BAFU auf neuere Untersuchungen, die gezeigt hätten, dass die Geschwindigkeit allein durch Signalisation um erheblich mehr als die im Verkehrsgutachten angenommenen 0 bis 2 km/h habe gesenkt werden können. Ein Pilotversuch an der Kalchbühlstrasse in der Stadt Zürich habe die gefahrene Geschwindigkeit allein durch Signalisation um 11 bis 13 km/h reduziert. Ohnehin müsse eine angeordnete Geschwindigkeitsreduktion auch durchgesetzt werden; notfalls seien flankierende Massnahmen anzuordnen.

Das Bundesgericht setzte sich mit den verschiedenen Rügen der Beschwerdeführenden auseinander und hielt zusammenfassend fest, dass aufgrund der Kritik der BAFU und der EMPA erhebliche Anhaltspunkte dafür vorlägen, dass das Verkehrsgutachten namentlich aufgrund des verwendeten und wohl veralteten Berechnungsmodells das Lärm-minderungspotential von Tempo 30 unterschätzt habe. Wo das Lärm-minderungspotential genau liege, lasse sich aber derzeit nicht zuverlässig beurteilen. Namentlich rechtfertige es sich aber, in einem neuen Verkehrsgutachten bzw. im Rahmen einer Versuchsanordnung (mit Messungen) neben dem Mittelungspegel auch eine Senkung der Maximalpegel zu berücksichtigen. Weiter erklärte das Bundesgericht, dass die Beschwerdeführenden zu Recht rügten, es seien im vorinstanzlichen Verfahren keine flankierenden Massnahmen geprüft worden. Auch wenn der Handlungsspielraum aufgrund örtlicher Verhältnisse (Wohnüberbauungen, Einfriedungen) begrenzt sei, sei noch nicht belegt, dass keinerlei Massnahmen in Betracht fielen (z.B. visuelle Umgestaltung des Strassenraums; Geschwindigkeitsindikatoren/Dia-logdisplay «Speedy»). Notfalls müsse die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auch durch Radargeräte kontrolliert werden.

Insgesamt hiess das Bundesgericht die Beschwerde im Entscheid 1C\_589/2014 vom 3. Februar 2016 in Bezug auf Tempo 30 gut, hob das Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zug auf und wies die Sache zu neuer

Beurteilung im Sinne der Erwägungen an die Baudirektion des Kantons Zug zurück. Es führte aus, die damit verbundene Verlängerung des Verfahrens sei im Interesse der Gesundheit der Anwohner der Grabenstrasse in Kauf zu nehmen. Diese seien schon seit Jahrzehnten übermässigem Strassenverkehrslärm ausgesetzt. Im Sanierungsverfahren werde angestrebt, zumindest die Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Die Erteilung von Erleichterungen, die zur Folge hätten, dass die Anwohner auch künftig, auf unabsehbare Zeit hinaus, mit gesundheitsschädlichem Lärm leben müssten, sei ultima ratio. Sie setze voraus, dass alle möglichen und zumutbaren Sanierungsmassnahmen ausgeschöpft worden seien. Bestünden Zweifel an der Wirksamkeit einer Massnahme, wie namentlich der Einführung von Tempo 30, könne sich ein zeitlich begrenzter Versuch aufdrängen. Sollte ein Versuch aus wichtigen Gründen nicht möglich sein, wäre jedenfalls ein ergänzendes Verkehrsgutachten zur Neuberechnung der Lärmauswirkungen von Tempo 30 in Auftrag zu geben. Ein solches Gutachten müsse sich auf das Berechnungsprogramm SonRoad stützen und der Kritik des BAFU (am ersten eingeholten Verkehrsgutachten) Rechnung tragen. Im Zweifelsfall sei die Abteilung Umweltakustik der EMPA zu konsultieren (Erwägung 5.5).

Derzeit (Mai bis Oktober 2017) wird in Umsetzung des zweiten Entscheids des Bundesgerichts auf der Grabenstrasse in der Stadt Zug eine Versuchsanordnung mit Tempo 30 durchgeführt ([www.zg.ch](http://www.zg.ch) > Behörden > Baudirektion > Tiefbauamt > Aktuell > Tempo 30-Versuch auf der Grabenstrasse; besucht am 26. Mai 2017).

8.1 Anders als im Fall Zug wurden vorliegend offenbar noch gar keine gutachterlichen Abklärungen über das Lärminderungspotential von Tempo 30 im Ortsteil X entlang der B.-Strasse in Z durchgeführt; dasselbe gilt in Bezug auf das Lärminderungspotential von Tempo 50. Vielmehr hat die Baudirektion diese Massnahmen mit dem Verweis auf die verkehrstechnische Bedeutung der B.-Strasse faktisch von vornherein für unverhältnismässig erklärt. Mit den genannten Leitentscheiden des Bundesgerichts hat sich die Baudirektion weder in der Verfügung noch in der Vernehmlassung auseinandergesetzt, obgleich alle Rekurrierenden bereits im Einspracheverfahren auf diese Rechtsprechung hinwiesen.

8.2 Diese Vorgehensweise ist nach Massgabe der vorstehend wiedergegebenen neueren bundesgerichtlichen Rechtsprechung unhaltbar. Richtigerweise muss es in einem ersten Schritt auch im Ortsteil X in Z darum gehen, das Lärminderungspotential von Tempo 30 zunächst einmal ernsthaft abzuklären. Selbiges gilt vorliegend in Bezug auf Tempo 50, zumal Tempo 50 innerorts ohnehin nur den Normalfall darstellen würde. Nachdem das Bundesgericht das Berechnungsprogramm SonRoad für massgeblich erklärt hat, wird ein unter Verwendung dieses Programms erstelltes Verkehrsgutachten im Sinne von Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) in Verbindung mit Art. 108 Abs. 2 lit. d und Abs. 4 SSV einzuholen sein. Um eine Verzögerung des Verfahrens zu vermeiden, ist der Baudirektion zu empfehlen, sich im Zweifelsfalle von Anfang an mit dem BAFU in Verbindung zu setzen respektive die dort vertretene Expertenmeinung zu den konkreten Details eines Verkehrsgutachtens nach Massgabe des Berechnungsprogramms SonRoad in

Erfahrung zu bringen. Weiter spräche vieles dafür, sich vor einem neuerlichen Entscheid mit den konkreten Ergebnissen des Tempo 30-Versuchs an der Grabenstrasse in Zug auseinanderzusetzen. Diese Empfehlungen gründen im Umstand, dass es nach den sehr deutlichen Ausführungen des Bundesgerichts zum ultima ratio-Charakter der Bestimmung von Art. 14 Abs. 1 LSV und zu den Anforderungen an ein Verkehrsgutachten in den zwei erwähnten Leitent-scheiden äusserst unwahrscheinlich erscheint, dass das Bundesgericht im vorliegenden Fall eine Änderung seiner eben erst begründeten Rechtsprechung zur lärmschutzrechtlichen Sanierung von Strassen mit – wie auch vorliegend – quasi flächendeckender Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in Betracht zöge. Ebenso ist offenkundig, dass das Bundesgericht – solle es sich dereinst mit der hier vorliegenden Streitsache beschäftigen müssen – in fachlicher Hinsicht ohnehin eine Stellungnahme des BAFU zu den allenfalls umstrittenen technischen Details des zu erstellenden Verkehrsgutachtens einholen würde.

Erst in einem zweiten Schritt und nach Vorliegen der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens kann eine Verhältnismässigkeitsprüfung stattfinden. Dabei werden – auch dies nach Massgabe der Ausführungen in den erwähnten Leitent-scheiden – die Begleitwirkungen flankierender Massnahmen ernsthaft zu prüfen sein. Schliesslich wird es auch vorliegend nicht angehen, einfach darauf zu verweisen, was nach Einschätzungen der Kantonspolizei bei einer wie auch immer definierten Geschwindigkeitsreduktion realistischerweise an tatsächlich gefahrenem Tempo (über der angeordneten Geschwindigkeit) zu erwarten sein wird. Eine solche Betrachtungsweise ist rechtsstaatlich unhaltbar. Wird eine Geschwindigkeitsreduktion angeordnet, ist sie grundsätzlich auch mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln durchzusetzen.

9. Zusammengefasst ist der Rekurs teilweise gutzuheissen. Die Sache ist zur weiteren Untersuchung im Sinne vorstehender Erwägungen und zum Neuentscheid an die Baudirektion zurückweisen.