



Kanton Zürich  
Sicherheitsdirektion  
**Rekursabteilung**

Neumühlequai 10, Postfach, 8090 Zürich  
Tel. : 043 259 20 77  
Email : Rekursabteilung@ds.zh.ch

1/16

## **Rekursentscheid Nr. 2023.0670 vom 29. April 2024**

### **In Sachen**

Rekurs vom: 17. November 2023  
Rekurrentin: Stadt Zürich, Sicherheitsdepartement, Amtshaus I, Bahnhofquai 3, 8021 Zürich  
Beigeladene: [REDACTED],  
Beigeladene 1;  
[REDACTED], Beigeladene 2  
Vertreter Beigeladene: Rechtsanwalt [REDACTED]  
Vorinstanz: Kantonspolizei Zürich (Rekursgegnerin)  
Anfechtungsobjekt: Verfügung vom 23. Oktober 2023 betreffend Verkehrsanordnung

### **wird gestützt auf die folgenden rechtlichen Grundlagen:**

- Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV)
- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG)
- Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983 (USG)
- Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1977 (RPG)
- Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1985 (LSV)
- Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991
- Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV)
- Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001
- Verfassung des Kantons Zürich vom 27. Februar 2005 (KV)
- Kantonale Signalisationsverordnung vom 21. November 2001 (KSigV)
- Strassengesetz des Kantons Zürich vom 27. September 1981 (StrG)
- Verordnung über die Organisation des Regierungsrates und der kantonalen Verwaltung vom 18. Juli 2007 (VOG RR)
- Organisationsverordnung der Sicherheitsdirektion vom 5. Oktober 2012 (OV DS)
- Verwaltungsrechtspflegegesetz vom 24. Mai 1959 (VRG)

## **festgestellt und erwogen:**

### **Sachverhalt und Prozessgeschichte**

1. Mit der oben als "Anfechtungsobjekt" bezeichneten Verfügung entschied die Vorinstanz, die Zustimmung gemäss § 28 der Kantonalen Signalisationsverordnung zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Rosengarten- und Bucheggstrasse werde der Stadt Zürich nicht erteilt (Dispositiv II); gleichzeitig wies sie deren prozessualen Antrag auf Edition von Unterlagen ab, soweit sie darauf eintrat (Dispositiv I).

2. Die Verfügung beruht im Wesentlichen auf folgendem Sachverhalt:

2.1 In der Stadt Zürich sind die Immissionsgrenzwerte (IGW) für Strassenverkehrslärm an über 230 Strassenkilometer überschritten. Das Umweltschutzgesetz (USG) und die Lärmschutzverordnung (LSV) legen die Lärmimmissionen fest, die von Verkehrsanlagen ausgehen dürfen. Staats- und Gemeindestrassen, die den geltenden Lärmvorschriften nicht genügen, müssen saniert werden. Die Stadt Zürich, als Strasseninhaberin, kann Sanierungserleichterungen beantragen, wenn die Grenzwerte nicht mit verhältnismässigen Massnahmen eingehalten werden können. Mit den Sanierungserleichterungen wird die Überschreitung der Lärmgrenzwerte im Sinne einer Ausnahmebewilligung zugelassen.

In der Stadt Zürich wurden u.a. an der Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse Lärmsanierungsprojekte durchgeführt. In zwei Berichten wurde ausgeführt, welche Lärmsanierungsmassnahmen zu ergreifen sind und wie stark die IGW auch nach Umsetzung dieser Massnahmen überschritten sein werden. Gegen das Projekt «Abschluss stadtweite Lärmsanierung» erhoben zwei lärmbeeinträchtigte Personen, [REDACTED] und [REDACTED], Einsprache betreffend die Sanierungserleichterungen für die Bucheggstrasse. Sie beantragten u.a. die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Bucheggstrasse von 50 km/h auf 30 km/h herabzusetzen und das für die Herabsetzung erforderliche Verkehrsgutachten einzuholen.

In diesem Zusammenhang und nachdem in der kantonalen Volksabstimmung vom 9. Februar 2020 das Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel abgelehnt worden war, beauftragte der Stadtrat Zürich die Verwaltung mit der Erstellung eines Gutachtens zur Machbarkeit und Verhältnismässigkeit von Tempo 30 auf der Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse. Das verkehrstechnische Gutachten zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit wurde von der [REDACTED] AG Zürich am 11. Dezember 2020 erstattet.

Gestützt auf das verkehrstechnische Gutachten erwog der Stadtrat, dass auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse die Massnahmen gegen die Lärmentstehung nicht ausgeschöpft worden seien und die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf der gesamten Achse verhältnismässig sei. Andere Massnahmen zur Reduktion

der Lärmbelastung seien kurzfristig nicht ersichtlich. Trotz Einführung von Tempo 30 würden bei zahlreichen Liegenschaften auch zukünftig Lärmbelastungen über den IGW auftreten, weshalb in diesem Umfang (nach Rechtskraft des neuen Temporegimes) Sanierungserleichterungen zu gewähren seien.

Mit Beschluss vom 1. September 2021 (Nr. 879/2021) hiess der Stadtrat Zürich die Einsprache von [REDACTED] und [REDACTED] teilweise gut und beauftragte die Vorsteherin des Sicherheitsdepartementes, Verkehrsanordnungen mit der Geschwindigkeitsherabsetzung auf Tempo 30 zu erlassen und zusammen mit dem Vorstehenden des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements flankierende Massnahmen zu prüfen und gegebenenfalls anzuordnen.

2.2 Am 24. September 2021 teilte die Kantonspolizei (Verkehrspolizei) der Dienstabteilung Verkehr (DAV) der Stadt Zürich mit, eine Geschwindigkeitsherabsetzung auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse unterstehe der kantonalen Zustimmungspflicht gemäss § 28 KStgV. Am 21. Oktober 2021 stellte die DAV der Kantonspolizei das verkehrstechnische Gutachten vom 11. Dezember 2020 zu und machte geltend, durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entstünden keine Auswirkungen auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes, weshalb keine Zustimmung der Kantonspolizei notwendig sei.

2.3 Am 2. November 2021 ersuchte die Kantonspolizei die DAV um Einreichung eines formellen Antrags, welcher sich dazu äussere, ab wann und auf welchem Streckenabschnitt welche Verkehrsanordnungen und flankierenden Massnahmen gelten sollten. Gestützt darauf werde die Kantonspolizei zusammen mit den zuständigen kantonalen Stellen, namentlich dem Amt für Mobilität, die Auswirkungen der Temporeduktion auf das umliegende Staats- und Nationalstrassennetz analysieren. Am 31. Mai 2022 reichte die DAV einen Entwurf der beabsichtigten Verkehrsanordnung ein mit dem Plan (Perimeter) zum neuen Geltungsbereich von Tempo 30.

2.4 Am 11. Juli 2022 wies die Kantonspolizei die DAV erneut auf die Zustimmungsbedürftigkeit im Sinne von § 28 KStgV hin, nahm deren Eingabe vom 31. Mai 2022 als Gesuch um Bewilligung entgegen und teilte weiter mit, sie werde die Auswirkungen und Bewilligungsfähigkeit der von der Stadt Zürich geplanten Verkehrsanordnung analysieren. Am 24. Oktober 2022 informierte die Kantonspolizei die DAV darüber, dass der Prüfprozess unter Einbezug der kantonalen Behörden noch einige Zeit in Anspruch nehmen werde.

2.5 Neben der beabsichtigten Geschwindigkeitsherabsetzung publizierte die Stadt Zürich am 16. August 2023 im städtischen Amtsblatt (Ausgabe 33/2023, Nr. 2023/0509) ein Strassenbauprojekt «Rosengarten-/Bucheggstrasse» mit zwei Querungsstellen mit Fussgängerstreifen und Lichtsignalanlagen sowie eine weitere Lichtsignalanlage zwecks Busbevorzugung. Zeitgleich und koordiniert mit der Planaufgabe des Strassenbauprojekts erliess die



Stadt Zürich die entsprechende Verkehrsordnung (Städtisches Amtsblatt, Ausgabe 33/2023, Nr. 2023/0535).

2.6 Am 21. August 2023 informierte die Kantonspolizei die DAV über ihre Absicht, die Zustimmung zur vorgesehenen Verkehrsordnung für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse nicht zu erteilen und gewährte ihr das rechtliche Gehör. Am 12. September 2023 nahm die DAV hierzu Stellung und ersuchte auch um Beiladung der früheren Einsprecherinnen (vgl. oben Erwägung 2.1) in das Zustimmungsverfahren der Kantonspolizei.

3. Gestützt auf diesen Sachverhalt erliess die Vorinstanz die eingangs erwähnte Verfügung und begründete sie im Wesentlichen wie folgt: Gemäss klarem Wortlaut von § 28 KSigV reiche die Möglichkeit einer Beeinflussung des Verkehrs auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes für das Zustimmungserfordernis aus. Nur bei klaren Fällen fehlender Beeinflussung sei keine Zustimmung der Kantonspolizei einzuholen. Entgegen dem verkehrstechnischen Gutachten sei davon auszugehen, dass die geplante Geschwindigkeitsherabsetzung sowohl die Kapazität der Rosengarten- und Bucheggstrasse als auch den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes (u.a. auf der A1 bei der Verzweigung Zürich-Ost bei der Verzweigung Affoltern und im Raum des Gubristtunnels) beeinflussen werde. Das zwischenzeitlich am 16. August 2023 publizierte Strassenbauprojekt «Rosengarten-/Bucheggstrasse» (zwei Querungsstellen mit Fussgängerstreifen und Lichtsignalanlagen) mit der verfügbaren Verkehrsordnung einerseits und die geplante Geschwindigkeitsherabsetzung auf 30 km/h andererseits würden sich gegenseitig beeinflussen und könnten nicht unabhängig voneinander beurteilt werden. Einer isolierten Betrachtung und Anordnung einer Geschwindigkeitsherabsetzung aus Lärmschutzgründen stehe ferner die Koordinationspflicht gemäss Art. 8 USG als auch Art. 25a RPG entgegen. Bei der Rosengarten- und Bucheggstrasse handle es sich um eine Durchgangsstrasse gemäss Durchgangsstrassenverordnung des Bundes sowie um eine Hauptverkehrsstrasse gemäss kantonalem Richtplan. Die wichtige Durchleitungsfunktion sei nicht in die Zweck- und Verhältnismässigkeitsprüfung miteingeflossen. Entgegen dem verkehrstechnischen Gutachten könne nicht davon ausgegangen werden, dass die Geschwindigkeitsherabsetzung keinen Kapazitätsabbau zur Folge habe. Vielmehr sei davon auszugehen, dass die Rosengarten- und Bucheggstrasse bei einer Geschwindigkeitsherabsetzung und zusätzlich neuen Lichtsignalanlagen weniger Fahrzeuge pro Stunde verarbeiten könne, was (ohne Ausgleich) auch ein Verstoss gegen Art. 104 Abs. 2<sup>bis</sup> KV bedeute. Dies sei ein weiterer Grund, die Zustimmung gemäss § 28 KSigV nicht zu erteilen.

4. Die Verfügung wurde mit dem eingangs erwähnten Rekurs bei der Sicherheitsdirektion angefochten mit den folgenden Anträgen:

- "1. Es sei Ziffer II des Verfügungsdispositivs aufzuheben und festzustellen, dass § 28 Kantonale Signalisationsverordnung (KSigV, LS 741.2) auf die vorliegend geplante Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Rosengarten- und Bucheggstrasse nicht anwendbar ist.
2. Eventualiter sei Ziffer II des Verfügungsdispositivs aufzuheben und es sei der Rekurrentin gestützt auf § 28 KSigV die Zustimmung zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Rosengarten- und Bucheggstrasse zu erteilen.
3. Es sei der Rekurrentin eine allfällige Vernehmlassung der Rekursgegnerin zur freigestellten Stellungnahme zu unterbreiten.
4. Die Parteien im Verfahren Lärmsanierung Achse Rosengarten- und Bucheggstrasse, vertreten durch Rechtsanwalt [REDACTED], seien im vorliegenden Rekursverfahren beizuladen.
5. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Rekursgegnerin."

Auf die Begründung des Rekurses wird, soweit für den Entscheid erforderlich, in den Erwägungen eingegangen.

5. Mit Eingabe vom 28. November 2023 ersuchten [REDACTED] und [REDACTED] die Sicherheitsdirektion um Beiladung zum Rekursverfahren sowie um Zustellung der Verfahrensakten unter Fristansetzung zur Einreichung einer Stellungnahme.
6. Mit jeweiligen Vernehmlassungen vom 20. Dezember 2023 beantragt die Vorinstanz, der Rekurs wie auch das Beiladungsgesuch seien abzuweisen.
7. Am 23. Januar 2024 nahm die Rekurrentin zu den Vernehmlassungen der Vorinstanz und zum Beiladungsgesuch Stellung und hielt an ihren Anträgen und Ausführungen in der Rekursschrift fest.

### **Formell-rechtliche Erwägungen**

8.1 Gemäss § 28 KSigV haben die städtischen Behörden die Zustimmung der Kantonspolizei einzuholen, bevor Verkehrsanordnungen verfügt werden, die den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen können.

Die Vorinstanz (Kantonspolizei Zürich) hat im Rahmen der ihr zugewiesenen Zuständigkeit (§ 66 Abs. 1 lit. b i.V.m. Anhang 3 Ziff. 2.1 VOG RR; § 28 KSigV) am 23. Oktober 2023 erstinstanzlich eine Verfügung erlassen und der Stadt Zürich die Zustimmung zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Rosengarten- und Bucheggstrasse verweigert (act. 4). Anordnungen der Kantonspolizei können bei der Sicherheitsdirektion angefochten werden (§ 19b Abs. 2 lit. b Ziff. 1 VRG; § 4 Abs. 1 und 3 OV DS). Die Zuständigkeit der Rekursabteilung der Sicherheitsdirektion ist damit gegeben. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die Rekursabteilung der Vorinstanz im vorliegenden Fall weder Rat

noch Weisung erteilt hat, weshalb sie für die Behandlung des Rekurses zuständig bleibt (Art. 77 Abs. 1 KV i.V.m. § 19b Abs. 4 VRG).

8.2 Die Rekurrentin ist als Adressatin der angefochtenen Verfügung zum Rekurs legitimiert. Gemäss Art. 3 Abs. 2 SVG i.V.m. §§ 27-30 KSigV hat der Kanton Zürich seine Kompetenz zum Erlass von lokalen Verkehrsordnungen auf dem Stadtgebiet, ausgenommen für Autobahnen und Autostrassen, an die Stadt Zürich delegiert. Mit der Verweigerung der Zustimmung zur beabsichtigten Geschwindigkeitsherabsetzung durch die Kantonspolizei ist die Rekurrentin bei der Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben bzw. beim Erlass der vorgesehenen Verkehrsanordnung in ihren schutzwürdigen Interessen verletzt (§ 21 Abs. 2 lit. c VRG). Ferner wird eine unzulässige Anwendung der Bestimmung über die Zustimmungsbedürftigkeit durch die Kantonspolizei i.S.v. § 28 KSigV und infolgedessen eine Verletzung der Gemeindeautonomie (Art. 85 KV) gerügt, weshalb die Rekurrentin auch gemäss § 21 Abs. 2 lit. b VRG zum Rekurs berechtigt ist. Damit liegt ein aktuelles Rechtsschutzinteresse der Rekurrentin an einem Entscheid in der Sache vor. Im Übrigen wurde der Rekurs form- und fristgerecht bei der Sicherheitsdirektion als zuständiger Rekursinstanz eingereicht. Auf den Rekurs ist somit einzutreten.

9. Nachdem die Sicherheitsdirektion der Rekurrentin am 21. Dezember 2023 antragsgemäss die Vernehmlassung der Vorinstanz vom 20. Dezember 2023 zugestellt (act. 9) und die Rekurrentin am 23. Januar 2024 dazu Stellung genommen hat (act. 10), ist das entsprechende Rekursbegehren (act. 1 S. 1 Ziff. 3) gegenstandslos geworden.

10.1 Mit Zwischenentscheid der Sicherheitsdirektion vom 13. Februar 2024 sind [REDACTED] und [REDACTED] antragsgemäss als Beigeladene in das vorliegende Rekursverfahren aufgenommen worden (act. 11; vgl. act. 5 S. 2). Neben dem Beiladungsgesuch ist damit auch dem gleichlautenden Rekursantrag der Rekurrentin entsprochen worden (act. 1 S. 2 Ziff. 4). Die Sicherheitsdirektion hat dem Rechtsvertreter der Beigeladenen (Rechtsanwalt [REDACTED]) am 5. März 2024 die vollständigen Verfahrensakten zur Einsichtnahme zugestellt. Innert erstreckter Frist hat dieser mit Eingabe vom 4. April 2024 hierzu Stellung genommen und beantragt, der Rekurs der Stadt Zürich sei gutzuheissen.

10.2.1 Die Beigeladene rügen in ihrer Stellungnahme vom 4. April 2024 eine insgesamt überlange Verfahrensdauer von mehr als sieben Jahren. Seit ihrer Einsprache vom 20. Februar 2017 gegen das Akustische Projekt «Abschluss stadtweite Lärmsanierung», Abschnitt Bucheggstrasse, Nr. 21 – Wibichstrasse, in welcher sie u.a. die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h beantragten, habe der Stadtrat Zürich am 1. September 2021, über viereinhalb Jahre später, die Einführung von Tempo 30 auf der Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse beschlossen. Nachdem die Kantonspolizei

die Anordnung von Tempo 30 gestützt auf § 28 KSigV von ihrer Zustimmung abhängig gemacht habe, sei ihr im Mai 2022 der Stadtratsbeschluss vorgelegt worden. Es habe folglich anderthalb Jahre gedauert, bis die Kantonspolizei mit Verfügung vom 23. Oktober 2023 ihre Zustimmung verweigert habe (act. 16).

10.2.2 Vorab ist festzuhalten, dass die Vorinstanz für die Lärmsanierungsprojekte der Stadt Zürich und deren Verfahrensdauer weder zuständig noch verantwortlich ist. Am 31. Mai 2022 stellte die DAV der Kantonspolizei den Entwurf der beabsichtigten Verkehrsanordnung (Tempo 30) zu. In der Folge benötigte die Vorinstanz etwas mehr als ein Jahr für deren Prüfung, ehe die Stadt Zürich am 16. August 2023 - zusätzlich - ein Strassenbauprojekt (zwei Querungsstellen und Lichtsignalanlagen; vgl. Erwägung 2.5) publizierte und diesbezüglich eine Verkehrsanordnung erliess. Wie nachfolgend ausgeführt wird (Erwägung 14.1), können die Querungsstellen wie auch die beabsichtigte Anordnung von Tempo 30 die Verkehrskapazität auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse beeinflussen, weshalb die Vorinstanz beide Massnahmen in ihre Erwägungen miteinbeziehen musste. Nach weiteren Schriftenwechsel (u.a. betreffend Beiladung) erliess sie am 23. Oktober 2023 die angefochtene Verfügung. Die Dauer des erstinstanzlichen Zustimmungsverfahrens von rund eineinhalb Jahren kann angesichts der rechtlichen Komplexität und der konträren Ansichten über die Zustimmungsbedürftigkeit als eher lange, jedoch nicht als überlang bezeichnet werden. Die Rüge der Beigeladenen erweist sich unter diesen Umständen als unbegründet.

### **Materiell-rechtliche Erwägungen**

11. Mit Bezug auf die Rechtslage kann vorab auf die grundsätzlich zutreffenden Erwägungen in der angefochtenen Verfügung verwiesen werden (§ 28 Abs. 1 VRG). Soweit diese massgeblich zu berichtigen oder ergänzen sind, geht dies aus dem Folgenden hervor.

12.1 In der Rekurschrift vom 17. November 2023 wird beantragt, Ziffer II des Dispositivs der angefochtenen Verfügung sei aufzuheben und festzustellen, dass § 28 KSigV auf die geplante Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Rosengarten- und Bucheggstrasse nicht anwendbar sei (act. 1 S. 1 Ziff. 1). Die Zustimmungsverweigerung zur Temporeduktion auf diesen Strassenabschnitten stehe der Sanierungspflicht und den Vorgaben betreffend Sanierungserleichterungen (Art. 13 f. LSV) entgegen und widerspreche somit den bundesrechtlichen Normen und der Rechtsprechung zur Lärmsanierung. Aufgrund der derogatorischen Kraft des Bundesrechts (Art. 49 Abs. 1 BV) bestehe vorliegend kein Raum für eine eigenständige Anwendung der kantonalen Norm von § 28 KSigV (act. 1 II. Ziff. 2.1).

Dem hält die Vorinstanz in ihrer Vernehmlassung vom 20. Dezember 2023 entgegen, es sei nicht nachvollziehbar, weshalb diese Bestimmung im vorliegenden Fall nicht angewend-

bar sein soll. Die allgemeinen Ausführungen der Rekurrentin betreffend Umweltschutzgesetzgebung und Auswirkungen von Lärm stünden der Anwendbarkeit von § 28 KSigV nicht entgegen (act. 7 S. 8 f.).

12.2.1 Zur Begründung, warum § 28 KSigV im vorliegenden Fall nicht anwendbar sei, wird in der Rekurschrift weiter ausgeführt, der Bund verfüge im Bereich des Umweltschutzes, zu welchem auch der Lärmschutz gehöre, über eine umfassende Gesetzgebungskompetenz mit nachträglich derogatorischer Wirkung (Art. 74 Abs. 1 BV). Wie im Urteil des Bundesgerichts 6B\_87/2008 vom 31. Juli 2008 E. 3.2 festgehalten, habe der Bund mit dem Erlass des USG von dieser Kompetenz Gebrauch gemacht. Die Kantone könnten deshalb nur insoweit legiferieren, als der Bund von seiner Kompetenz nicht abschliessend Gebrauch gemacht habe. Mit dem Inkrafttreten des USG habe das kantonale Recht seine selbständige Bedeutung verloren, soweit sich sein materieller Gehalt mit dem Bundesrecht decke oder weniger weit gehe (act. 1 II. Ziff. 2.1).

12.2.2 Entgegen der Ansicht der Rekurrentin handelt es sich bei den Zuständigkeitsbestimmungen des kantonalen Signalisationsrechts nicht um Bestimmungen des Umweltschutzrechts, sondern wird damit lediglich der kantonale Vollzug des Signalisationsrechts des Bundes geregelt (§ 1 KSigV). Gemäss Art. 3 Abs. 2 SVG sind die Kantone befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen; sie können diese Befugnis auch den Gemeinden übertragen. Mit dieser Bestimmung hat der Bund die Kompetenz zum Erlass von Verkehrsanordnungen - wozu die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit und deren Signalisation gehören (vgl. § 3 KSigV) - an die Kantone delegiert. Der Kanton Zürich hat in § 27 KSigV die Zuständigkeit zum Erlass von Verkehrsanordnungen für die jeweiligen Stadtgebiete teilweise den Städten Zürich und Winterthur delegiert, mit Ausnahme derjenigen für Autobahnen und Autostrassen. Die städtischen Behörden haben jedoch die Zustimmung der Kantonspolizei einzuholen, bevor sie Verkehrsanordnungen verfügen, die den Verkehr auf Durchgangstrassen ausserhalb des Stadtgebiets beeinflussen können (§ 28 KSigV). Demnach bleiben auch bei einer Strassenlärmsanierung gestützt auf die bundesrechtlichen Bestimmungen des USG und der LSV, insoweit sie zum Erlass von Verkehrsanordnungen führen - vorliegend der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf einer Hauptstrasse auf 30 km/h mit entsprechender Signalisation -, die kantonalen Bestimmungen über die Zuständigkeit zu deren Erlass grundsätzlich unberührt. Die derogatorische Kraft des Bundesrechts (Art. 49 Abs. 1 BV) wird dadurch nicht verletzt.

12.2.3 Sodann ist entgegen der Ansicht der Rekurrentin (act. 1 II. Ziff. 2.1.2) nicht ersichtlich, dass sich die Vorinstanz nicht mit der Frage ihrer Zuständigkeit bzw. der Frage der Anwendbarkeit von § 28 KSigV auseinandergesetzt hätte. In der angefochtenen Verfügung vom 23. Oktober 2023 hat sie die, ihrer Ansicht nach, massgebenden Bestimmungen des



SVG bezüglich funktioneller Verkehrsanordnungen und der in der KSigV geregelten kantonalen Zuständigkeit für deren Erlass dargelegt. Dass sie dabei zu einem anderen Schluss kommt als die Rekurrentin und die Zustimmungsbedürftigkeit für die vorgesehene Temporeduktion auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse bejaht, stellt jedenfalls keine Gehörsverletzung dar. Zudem nimmt die Vorinstanz in ihrer Vernehmlassung vom 20. Dezember 2023 zu den Ausführungen in der Rekurschrift ausführlich Stellung (act. 7 S. 8 f.), wozu sich die Rekurrentin wiederum in einem 2. Schriftenwechsel äussern konnte (act. 10 Ziff. 1.1, 1. Absatz). Da die Vorinstanz die Anwendbarkeit von § 28 KSigV und damit ihre Zustimmungsbedürftigkeit wiederholt begründet hat, liegt keine Verletzung des rechtlichen Gehörs gemäss Art. 29 Abs. 2 BV vor.

13.1 Bei der Rosengarten- und Bucheggstrasse handelt es sich um eine Durchgangsstrasse des Bundes (Art. 1 i.V.m. Anhang 2 lit. A Ziff. 1 Durchgangsstrassenverordnung). Diese sind für den allgemeinen Durchgangsverkehr offen (Art. 2 Abs. 1 lit. a und Art. 3 SVG; vgl. Art. 110 Abs. 3 SSV). Ferner ist die Rosengarten-/Bucheggstrasse eine kantonal klassierte Hauptverkehrsstrasse (HVS) gemäss kantonalem Richtplan. Mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr von rund 60'000 Fahrzeugen (act. 2.1 Anhang B; vgl. act. 2.4 E. II. Ziff. 4.3) ist die Achse Rosengarten- und Bucheggstrasse eine der meist befahrenen Hauptverkehrsstrassen in der Schweiz und hat eine wichtige Durchleitungsfunktion in der Stadt Zürich. Die Funktion der Rosengarten-/Bucheggstrasse als Durchgangsstrasse und deren starke Verkehrsbelastung werden von der Rekurrentin nicht bestritten (act. 1 S. 11).

13.2 Der von der beabsichtigten Geschwindigkeitsherabsetzung betroffene Strassenabschnitt von rund 1,4 Kilometern liegt innerorts. Gemäss Art. 4a Abs. 1 VRV beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf Strassen innerorts 50 km/h. Gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG kann die Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur aufgrund eines Gutachtens herabgesetzt werden. Gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV kann die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden, wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren. Vor der Festlegung der abweichenden Höchstgeschwindigkeit wird durch ein Gutachten abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV). Wie dem Beschluss des Stadtrates vom 1. September 2021 (Nr. 879/2021, Tiefbauamt, Abschluss und Restanzen stadtweite Lärmsanierung, Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse, Entscheid über die Einsprache und teilweise Projektfestsetzung; act. 2.2) und den Schreiben der DAV an die Vorinstanz vom 21. Oktober 2021 und 31. Mai 2022 (Akten Kapo Nr. 4 und 7) entnommen werden kann, ist die beabsichtigte Geschwindigkeitsherabsetzung als Massnahme zur Lärmreduktion im Rahmen einer Lärmsanierung vorgesehen. Gemäss Art. 16 Abs. 1 USG

müssen Anlagen saniert werden, die den Vorschriften dieses Gesetzes und den Umweltvorschriften anderer Bundesgesetze nicht genügen. Sind die Immissionsgrenzwerte (IGW) der umliegenden Gebäude überschritten, so ist der Strassenhalter sanierungspflichtig (Art. 13 Abs. 1 LSV). Stehen keine überwiegenden Interessen entgegen, so gibt die Vollzugsbehörde den Massnahmen, welche die Lärmerzeugung verhindern oder verringern (sog. Massnahmen an der Quelle), den Vorzug gegenüber Massnahmen, die lediglich die Ausbreitung verhindern oder verringern (Art. 13 Abs. 3 LSV). Lassen sich IGW mit verhältnismässigen Massnahmen nicht einhalten, sind Sanierungserleichterungen zu gewähren (Art. 14 Abs. 1 lit. a LSV).

13.3 Für die geplante Herabsetzung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse bzw. für den Erlass der entsprechenden Verkehrsordnung sind, wie zuvor in Erwägung 12.2 ausgeführt, gemäss § 27 KSigV grundsätzlich die städtischen Behörden von Zürich zuständig. Gemäss § 28 KSigV müssen die städtischen Behörden jedoch vor dem Erlass von Verkehrsordnungen, die den «Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen können», die Zustimmung der Kantonspolizei einholen. Gemäss dem Sinn dieser Bestimmung hat die Kantonspolizei daher den Fokus ihrer Überprüfung einer (tatsächlichen) Auswirkung der geplanten Verkehrsordnung auf den Durchgangsstrassenverkehr ausserhalb des Stadtgebiets zu legen. Da durch die Geschwindigkeitsreduktion die übermässige Lärmbelastung (Überschreiten der IGW und sogar der Alarmwerte) der Anwohner vermindert werden soll und vor der Herabsetzung durch ein Gutachten abzuklären ist, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist (Art. 108 Abs. 2 und 4 SSV), ist in erster Linie zu prüfen, ob das in diesem Zusammenhang erstellte verkehrstechnische Gutachten der [REDACTED] AG Zürich vom 11. Dezember 2020 alle wesentlichen Faktoren, die einen Einfluss auf den Durchgangsstrassenverkehr ausserhalb des Stadtgebietes haben können, in ihre Beurteilung einbezogen hat und die gezogenen Schlüsse nachvollziehbar und plausibel sind. Die Rosengarten-/Bucheggstrasse hat, wie zuvor erwähnt, mit ihrem hohen täglichen Verkehrsaufkommen sowie den jeweils mindestens zwei Fahrspuren in jede Richtung eine zentrale Durchleitungsfunktion in der Stadt Zürich. Eine Geschwindigkeitsherabsetzung auf 30 km/h auf dieser Hauptachse durch die Stadt hat deshalb potentiell einen grösseren Einfluss auf den ausserstädtischen Durchgangsverkehr, als eine wenig befahrene Strasse ohne Durchleitungsfunktion. Im Folgenden ist daher zu prüfen, ob das verkehrstechnische Gutachten den wesentlichen Umständen gebührend Rechnung getragen und die wesentlichen Faktoren in seine Beurteilung einbezogen hat.

14.1.1 Massgeblich zu berücksichtigen ist, dass die Stadt Zürich, neben der (erst) beabsichtigten Geschwindigkeitsherabsetzung von 50 km/h auf 30 km/h auf der Rosengarten-

/Bucheggstrasse, am 16. August 2023 ein Strassenbauprojekt «Rosengarten-/Bucheggstrasse» publizierte, welches zwei neue Querungsstellen für den Fuss- und Veloverkehr (mit Fussgängerstreifen) und je einer Lichtsignalanlage sowie eine weitere neue Lichtsignalanlage zwecks Busbevorzugung beinhaltet. Dem Strassenbauprojekt kann entnommen werden, dass auf dem Abschnitt Nordstrasse bis Bucheggplatz, auf Höhe der Wibichstrasse und der Lehenstrasse je eine Querungsstelle mit Fussgängerstreifen und Lichtsignalanlage sowie auf Höhe Nordstrasse in Fahrtrichtung Hardbrücke - zwecks Bevorzugung der von der Nordstrasse stadteinwärts in die Rosengartenstrasse einfahrenden Busse - eine neue Lichtsignalanlage bzw. eine Busschleuse erstellt werden sollen (vgl. Amtsblatt der Stadt Zürich vom 16.08.2023, Ausgabe 33/2023, Nr. 2023/0509; Akten Kapo Nr. 12). Gleichzeitig und koordiniert mit der Publikation des Strassenbauprojekts erliess die Stadt Zürich eine Verkehrsanordnung, welche u.a. Vortrittsänderungen, Einbahnverkehr und Längenbeschränkungen umfasst (vgl. Amtsblatt der Stadt Zürich vom 16.08.2023, Ausgabe 33/2023, Nr. 2023/0535; Akten Kapo Nr. 13). Mit den neuen Fuss- und Veloübergängen sowie der Busschleuse sind drei Lichtsignalanlagen innerhalb von rund 400 Metern geplant (act. 2.6 S. 6 Ziff. 1.2), an welchen die auf der Rosengarten- bzw. der Bucheggstrasse verkehrenden Fahrzeuge regelmässig anhalten und wieder anfahren müssen. Das publizierte Strassenbauprojekt mit der verfügbaren Verkehrsanordnung verändert daher das Fahrverhalten der Fahrzeuglenkenden. Die drei Lichtsignalanlagen und deren Steuerung beeinflussen den Durchfluss der Fahrzeuge und damit möglicherweise auch die Kapazität auf der Rosengarten- und Bucheggstrasse. Bereits heute und ohne die neuen Lichtsignalanlagen stösst die Kapazität auf dieser Hauptverkehrsstrasse mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr von rund 60'000 Fahrzeugen regelmässig an ihre Grenzen. Die publizierten baulichen Veränderungen und die Verkehrsanordnung vom 16. August 2023 haben demzufolge auch Einfluss auf die Beurteilung der geplanten Geschwindigkeitsherabsetzung von 50 km/h auf 30 km/h auf der Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse. Somit ist festzuhalten, dass das am 16. August 2023 von der Stadt Zürich publizierte Strassenbauprojekt einschliesslich der Verkehrsanordnung die geplante Geschwindigkeitsherabsetzung derart beeinflussen kann, dass diese Massnahmen nicht unabhängig voneinander, sondern gemeinsam betrachtet werden müssen. Das verkehrstechnische Gutachten der [REDACTED] AG Zürich vom 11. Dezember 2020, auf welches die Rekurrentin bei der beabsichtigten Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse abstellt, konnte das erst später publizierte Strassenbauprojekt mit den neuen Querungsstellen und der Verkehrsanordnung vom 16. August 2023 nicht in seine Beurteilung miteinbeziehen. Da somit ein für das Verkehrsgeschehen wesentlicher Faktor nicht berücksichtigt wird, erweist sich das verkehrstechnische Gutachten als unvollständig. Auf die gutachterlichen Schlüsse (kein Kapazitätsabbau und keine Beeinflussung des Verkehrs ausserhalb des Stadtgebiets;

act. 2.1 S. 28) kann bereits deshalb nicht abgestellt werden. Insbesondere kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Geschwindigkeitsherabsetzung auf 30 km/h unter Einbezug der neuen Lichtsignalanlagen einen Kapazitätsabbau auf der Rosengarten-/Bucheeggstrasse zur Folge hat, der auch den Verkehr auf den Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebiets, namentlich auf der nahe gelegenen Nordumfahrung der Autobahn A1, beeinflussen kann.

14.1.2 Entgegen der Rekurschrift kann auch der Verkehrsstudie der [REDACTED] Zürich, vom 15. Juli 2022 nicht entnommen werden, dass das Strassenbauprojekt mit den neuen Querungsstellen und Lichtsignalanlagen keinen Einfluss auf die Verkehrskapazität der Rosengarten-/Bucheeggstrasse hat. Während gemäss den Ausführungen in der Verkehrsstudie zu den Querungsstellen die Spitzenbelastungen über das Jahr bei Tempo 50 trotz zusätzlicher Fussgängerquerungen verarbeitet werden können, flachen sie sich bei Einführung von Tempo 30 leicht ab, was zu etwas längeren Stausituationen im Bereich der Hardbrücke führen werde. Es träten jedoch keine Stausituationen auf, die den ÖV stören oder nicht mit einem entsprechenden Verkehrsmanagement aufgefangen werden könnten (act. 2.6 S. 65). In der Verkehrsstudie wird eingangs im Rahmen der Projektabgrenzung festgehalten, dass der Stadtrat zwar die Absicht kommuniziert habe, auf der Rosengartenachse Tempo 30 einzuführen. Die verkehrlichen Untersuchungen dazu seien jedoch nicht Teil des vorliegenden Projekts. Der Einfluss einer Einführung von Tempo 30 auf die Massnahmen des Projekts werde jedoch aufgezeigt (act. 2.6 S. 7). Da es sich bei der Rosengarten-/Bucheeggstrasse um kantonale klassierte Hauptverkehrsstrassen und Durchgangsstrassen des Bundes handelt und sie als überkommunale Verbindungen gelten (vgl. § 43 StrG), lud die Stadt Zürich das kantonale Amt für Mobilität bezüglich der projektierten Querungsstellen am 18. Juli 2022 zur Begehrensäusserung gemäss § 45 Abs. 1 StrG ein. Das Amt für Mobilität hielt in seiner Stellungnahme vom 23. März 2023 ausdrücklich fest, seine Beurteilung beziehe sich nur auf das Projekt mit der jetzt bestehenden Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Stellungnahme stellt deshalb kein Präjudiz in Bezug auf das «KSigV-Verfahren» respektive in Bezug auf Tempo 30 dar (act. 2.7; vgl. act. 7 S. 12). Mit der Vorinstanz ist somit auch davon auszugehen, dass keine genügende Koordination vorliegt.

14.1.3 Gemäss den vorstehenden Ausführungen kann nicht ausgeschlossen werden, dass das am 16. August 2023 publizierte Strassenbauprojekt mit zwei neuen Querungsstellen bei einer beabsichtigten Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h einen Einfluss auf die Verkehrskapazität der Achse Rosengarten-/Bucheeggstrasse hat und damit auch den Verkehr auf den Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebiets beeinflussen kann. Das verkehrstechnische Gutachten der [REDACTED] AG Zürich vom 11. Dezember 2020 (act. 2.1), welches im Rahmen der beabsichtigten Einführung von Tempo 30 erstellt wurde, schliesst das

am 16. August 2023 publizierte Strassenbauprojekt bezüglich Querungsstellen/Lichtsignalanlagen nicht in seine Beurteilung mit ein und erweist sich deshalb als unvollständig.

14.2 Weiter ist zu rügen, dass das verkehrstechnische Gutachten der [REDACTED] AG Zürich vom 11. Dezember 2020 bezüglich der Auswirkungen der Temporeduktion auf die Kapazität und den Ausweichverkehr auf der Rosengarten-/Bucheeggstrasse lediglich auf eine theoretische Berechnung abstellt. Die Einführung von Tempo 30 führe bei einem Fahrzeug erfahrungsgemäss zu einer Verzögerung von rund 2s/100m, was bei einer Streckenlänge von 1,4 km eine Fahrzeitverlängerung von 28 Sekunden ergebe. Dieser Zeitverlust sei auf dem Gesamtreiseweg und mit anderen Einflüssen unterwegs vernachlässigbar (act. 2.1 S. 28). Aufgrund der groben Schätzung des Zeitverlustes und des im Gutachten nicht berücksichtigten Einflusses der neuen Querungsstellen auf den Verkehr können keine verlässlichen Aussagen zu einem möglichen Kapazitätsabbau auf der Achse Rosengarten-/Bucheeggstrasse und den daraus resultierenden Auswirkungen auf den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes, namentlich auf die A1 bzw. die Nordumfahrung, gemacht werden. Bezüglich potentieller Verlagerungsachsen hält das Gutachten fest, dass zwischen der Nordumfahrung Zürich und der Rosengarten-/Bucheeggstrasse eine Wechselwirkung bestehe. Wegen der Überlastung auf dem Nordring sei davon auszugehen, dass «teilweise Verkehr auch auf Routen durch die Stadt Zürich gedrängt» werde. Falls die Geschwindigkeitsreduktion von den Verkehrsteilnehmenden als Erhöhung des Durchgangswiderstands empfunden werde, könnte sich eine «leichte Rückverlagerungstendenz» ergeben. Dieser Effekt wäre gewünscht, aber «vermutlich vernachlässigbar». Entscheidend für die Kapazität sei jedoch der Ausbau des Nordrings auf sechs Spuren, da die Nordumfahrung ab 2025 wieder ihre volle Wirkung entfalten könne (act. 2.1 S. 26). Das Gutachten stellt damit bezüglich Zeitverlust und einem möglichen Kapazitätsabbau durch die beabsichtigte Geschwindigkeitsherabsetzung auf 30 km/h letztlich auf Mutmassungen ab. Die Vorinstanz weist deshalb zu Recht darauf hin, dass lediglich eine Berechnung anhand tatsächlich gemessener Geschwindigkeitsprofile aussagekräftige Zahlen über den Zeitverlust liefern könnten. Dies insbesondere auch deshalb, da die Verlustzeiten je nach Tageszeiten stark variierten (act. 7 S. 9). Nichts Wesentliches zu ihren Gunsten kann die Rekurrentin daraus ableiten, dass der kantonale, der regionale und der kommunale «Richtplan Verkehr» u.a. zum Ziel haben, den Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz bzw. den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu bündeln und zu kanalisieren. Wie in Erwägung 13.1 festgehalten wurde, handelt es sich bei der Rosengarten-/Bucheeggstrasse um eine (vierspürige) Hauptverkehrs- und Durchgangsstrasse durch die Stadt. Auch wenn an dieser Achse zahlreiche Personen von IGW-Überschreitungen betroffen sind und grundsätzlich eine Lärmsanierungspflicht besteht, hat die Vorinstanz im Rahmen von § 28 KSigV die Temporeduktion auf 30 km/h bezüglich ihrer Auswirkungen auf den Verkehr auf Durch-

gangsstrassen ausserhalb des Stadtgebiets zu prüfen. Aufgrund der erforderlichen Zustimmung hat die Stadt Zürich vor Erlass der Verkehrsordnung - im Rahmen des zu erstellenden verkehrstechnischen Gutachtens aufgrund der Geschwindigkeitsherabsetzung (Art. 108 Abs. 4 SSV; vgl. act. 2.1 Ziff. 1.2) - eine mögliche Beeinflussung des ausserstädtischen Durchgangsverkehrs umfassend und unter Einbezug sämtlicher wesentlichen Faktoren abzuklären. Da dies nicht geschehen ist, kann die Kantonspolizei ihre Zustimmung bereits deshalb verweigern.

14.3 Die Vorinstanz bemängelt ferner, das Gutachten der [REDACTED] AG vom 11. Dezember 2020 sei während der Corona-Pandemie erstellt worden und basiere deshalb auf Verkehrsmessungen zu einer Zeit mit merklich reduziertem Verkehr. Die erhobenen Messdaten könnten deshalb nicht für eine verlässliche Beurteilung herangezogen werden. Ferner enthalte das Gutachten widersprüchliche und falsche Zahlen zum durchschnittlichen Tagesverkehr auf der Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse. Gemäss Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich Motorisierter Individualverkehr (MIV) 2018 habe dieser bei über 60'000 Fahrzeugen gelegen (act. 2.4 E. II. Ziff. 3.). Diese Rüge der Vorinstanz ist nicht begründet. Die von der [REDACTED] AG vom 25. bis 31. August 2020 an der Rosengartenstrasse (Höhe Röschibachstrasse/Dorfstrasse) und der Bucheggstrasse (Höhe Langackerstrasse) erhobenen Messdaten ergaben bezüglich Verkehrsmengen einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von 60'365 FZ/Tag bzw. 43'923 FZ/Tag und liegen damit im von der Vorinstanz erwähnten Bereich. Um die Aussagekraft der Messdaten aufgrund der damaligen Corona-Pandemie einzuschätzen, wurden die aktuellen Verkehrszahlen der Juli-Werte der städtischen Zählstellen (Nr. 38 und Nr. 52) mit denjenigen aus dem Vorjahr verglichen, wobei die Verkehrsmengen in der gleichen Grössenordnung lagen. An der Rosengartenstrasse wurde sogar ein leicht höherer Wert im Vergleich zum Vorjahr 2019 abgelesen. Damit lässt sich mit dem Gutachten folgern, dass die durchgeführte Verkehrserhebung aussagekräftige Resultate lieferte (act. 2.1 S. 13 und Anhang B).

15.1 Wie bereits ausgeführt wurde (Erwägung 13.3), sind die Behörden der Stadt Zürich gemäss § 27 KSigV grundsätzlich für den Erlass von Verkehrsordnungen, vorliegend für die Geschwindigkeitsherabsetzung auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse auf 30 km/h zuständig. Da diese Kompetenzdelegation jedoch nur unter dem Vorbehalt von § 28 KSigV erfolgte, bleibt bei einer nicht klar auszuschliessenden Beeinflussung des Verkehrs auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes die Zustimmung der Kantonspolizei erforderlich. Bei ihrer Beurteilung, ob die Zustimmung zu erteilen ist, kann die Kantonspolizei die Verkehrsordnung auch auf ihre Übereinstimmung mit bundes- und kantonrechtlichen Normen überprüfen. Eine Verletzung der Gemeindeautonomie (Art. 85 KV) liegt entgegen der Ansicht der Rekurrentin (vgl. act. 1 II. Ziff. 2.2.3; act. 10 Ziff. 1.1) dadurch nicht vor.

15.2 Die Vorinstanz verweigert ihre Zustimmung zur geplanten Geschwindigkeitsherabsetzung auf 30 km/h auch deshalb, da die Rekurrentin nicht eine Streckensignalisation, sondern einen Einbezug der Rosengarten-/Bucheggstrasse in bereits bestehende Tempo-30-Zonen vorsieht (act. 2.4 E. II. Ziff. 4.4 und IV.). Auf der betreffenden Achse soll im Übrigen im Buchegg- und im Hirschwiesentunnel jeweils die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h beibehalten werden. Die Signalisation «Tempo-30-Zone» ist grundsätzlich nur auf nicht verkehrsorientierten Strassen zulässig (Art. 2a Abs. 5 SSV). Wird auf einem Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so «kann» dieser Abschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden (Art. 2a Abs. 6 SSV). Neben den beiden Tunnels in welchen weiterhin 50 km/h geltend soll, grenzen die Strassenabschnitte der Achse überwiegend an bereits bestehende Tempo-30-Zonen in den umliegenden Quartieren an (vgl. act. 1 S. 20). Problematisch erscheinen jedoch das letzte Stück der Bucheggstrasse (Abschnitt Wehntalerstrasse bis Schaffhauserstrasse), das gemäss Plan nicht an eine bestehende Tempo-30-Zone angrenzt (Akten Kapo Nr. 7/2 S. 4), sowie der Beginn der Zone bei der Einfahrt in die Rosengartenstrasse von der Hardbrücke her. Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Tempo-30-Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten sind daher durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht (Art. 5 Abs. 1 Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen). Gemäss dem Gesuch bzw. dem Verfügungsentwurf vom 31. Mai 2022 (Akten Kapo Nr. 7/1 f.) ist jedoch eine entsprechende Torwirkung jeweils zu Beginn der Achse nicht vorgesehen. Die geplante Signalisation verstösst damit gegen die Vorgaben des Signalisationsrechts, weshalb die Vorinstanz auch aus diesem Grund ihre Zustimmung verweigern durfte.

### **Zusammenfassung, Ergebnis**

16. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das verkehrstechnische Gutachten vom 11. Dezember 2020 betreffend Geschwindigkeitsherabsetzung nicht alle wesentlichen Faktoren berücksichtigt, welche den Verkehr auf den Durchgangstrassen ausserhalb des Stadtgebiets beeinflussen können. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die geplante Einführung von Tempo 30 auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse unter Einbezug der neuen Querungsstellen einen Kapazitätsabbau für den Fahrzeugverkehr und damit Auswirkungen namentlich auf die Autobahn A1 (Nordumfahrung) zur Folge hat. Ferner verstösst die vorgesehene Signalisation der Tempo-30-Zone bei den Ein- und Ausfahrten in die Rosengarten- und in die Bucheggstrasse gegen die Vorgaben des Signalisationsrechts, da die vorgeschriebene Torwirkung fehlt. Demzufolge hat die Vorinstanz ihre Zustimmung gemäss § 28 KSigV zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu Recht verweigert.

Der Rekurs ist daher abzuweisen, soweit er nicht gegenstandslos geworden ist.

### **Kosten für das Rekursverfahren, Parteientschädigung**

17. Ausgangsgemäss sind die Kosten des Rekursverfahrens der Rekurrentin aufzuerlegen und es ist ihr keine Parteientschädigung auszurichten.

Gestützt auf diese Erwägungen

#### **entscheidet die Sicherheitsdirektion:**

- I. Der Rekurs wird abgewiesen, soweit er nicht gegenstandslos ist.
  - II. Die Kosten des Rekursverfahrens, bestehend aus einer Staatsgebühr von Fr. 1500 sowie den Ausfertigungsgebühren von Fr. 240 werden der Rekurrentin auferlegt.
  - III. Eine Parteientschädigung wird nicht ausgerichtet.
  - IV. Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen, von der Mitteilung an gerechnet, beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerdeschrift muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Der angefochtene Entscheid ist beizulegen oder genau zu bezeichnen. Die angerufenen Beweismittel sind genau zu bezeichnen und soweit möglich beizulegen.
  - V. Mitteilung an:
-