



## Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger «Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern» Fragebogen

### Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton  Verband  Organisation  Übrige

#### Absender:

Lärmliga Schweiz  
Geschäftsstelle  
Bollwerk 35  
3011 Bern

#### Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 5. Dezember 2025 an folgende E-Mail-Adresse: [svq@astra.admin.ch](mailto:svq@astra.admin.ch)

### 1. Allgemein

1. Sind Sie der Auffassung, dass die Anliegen der Motion 21.4516 Schilliger mit den vorgelegten Revisionsvorschlägen angemessen umgesetzt werden?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /  
nicht betroffen

#### Bemerkungen / Änderungsantrag:

Das Grundproblem liegt vorliegend darin, dass die Motion von falschen Prämissen ausgeht. Es trifft nicht zu, dass die Anordnung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen eine Schwächung der «Funktionalität des Strassennetzes» bewirkt, wie der Motionär meint. Zahlreiche Untersuchungen zeigen, dass die Anordnung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen weder zu relevanten Zeitverlusten führt noch in nennenswertem Ausmass Schleichverkehr verursacht; das oft behauptete Gegenteil wurde bis heute mit keiner einzigen Studie nachgewiesen. Insbesondere während Tageszeiten mit hoher Verkehrslast kann Tempo 30 sogar zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses auf einer verkehrsorientierten Strasse und damit zu einer Erhöhung ihrer Aufnahmekapazität führen. Dies wird auch im Begleitenden Bericht, S. 8 und 9, ausdrücklich bestätigt. Bei klarer und kohärenter Signalisation und Straßenraumgestaltung kann auch einer vom Motionär erwähnten Verunsicherung der Verkehrsteilnehmenden entgegengewirkt werden.

Davon abgesehen beruht die Klassierung von Strassen auf langfristigen raumplanerischen Festlegungen, an der durch eine Tempoverabsetzung nach Art. 108 SSV auf einer bestimmten Strecke im Einzelfall von vornherein nichts geändert wird. Die Strassenhierarchie wird durch eine Tempoverabsetzung gar nicht tangiert. Auch bei Tempo 30 bleibt die Funktion einer verkehrsorientierten Strasse erhalten.

	Dazu kommt, dass in jedem Einzelfall durch ein Gutachten abzuklären ist, ob eine Tempoverabsetzung auf einer verkehrsorientierten Strasse nötig, zweck- und verhältnismässig ist (Art. 108 Abs. 4 SSV). Bereits nach bisheriger Regelung ist es daher ohne weiteres möglich, die Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz zu prüfen. In diesem Rahmen können den anordnenden Behörden auch flankierende Massnahmen empfohlen werden, die einer Verunsicherung der Verkehrsteilnehmenden entgegenwirken und gleichzeitig Schleichverkehr wirksam verhindern.
--	---

## 2. Änderung der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21)

2. Sind Sie mit der Regelung einverstanden, wonach bei einer Temporeduktion auf verkehrsorientierten Strassen die Hierarchie des Strassennetzes gewährleistet bleiben muss (Art. 108 Abs. 1 E-SSV)?

	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-----------------------------	--	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wie bereits in den Bemerkungen zur Frage 1 ausgeführt, ändert die von der Regelsgeschwindigkeit abweichende Höchstgeschwindigkeit auf einer verkehrsorientierten Strasse, die immer eine begründungspflichtige Abweichung im Einzelfall darstellt, per se nichts an der Hierarchie des Strassennetzes. Die Behörden, die eine Tempoverabsetzung anordnen, sind ohnehin nicht zuständig, in diesem Rahmen eine Änderung an der Strassenhierarchie vorzunehmen.

Im Übrigen bringt der in der Revisionsvorlage vorgeschlagene Satz 2 von Art. 108 Abs. 1 SSV gerade selbst zum Ausdruck, dass die Hierarchie des Strassennetzes von *der für die Planung zuständigen Behörde* festgelegt wird. Dass daran im Rahmen des einzelfallbezogenen Entscheids über einer Tempoverabsetzung auf einer bestimmten Strassenstrecke nach Art. 108 SSV nichts geändert werden kann, ist selbstverständlich. Die Ergänzung hält damit etwas fest, was ohnehin gilt und ist daher auch aus Sicht der Rechtssetzungslehre obsolet.

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Rahmen des Gutachtens geprüft werden muss, ob bei einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit eine allfällige Verkehrsorientierung (Art. 1 Abs. 9 SSV) gewahrt bleibt (Art. 108 Abs. 4 E-SSV)?

	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-----------------------------	--	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die vorgeschlagene Ergänzung ist nicht erforderlich, weil eine Tempoverabsetzung im Einzelfall per se nichts an der Verkehrsorientierung des betroffenen Strassenabschnitts ändert. Tempoverabsetzungen sind bereits heute so auszugestalten, dass die Strassenhierarchie und die konkrete Funktion einer Strasse nicht tangiert wird.

4. Sind Sie damit einverstanden, dass die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen grundsätzlich nur dann aus Umweltschutzgründen herabgesetzt werden darf, wenn die übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) anders nicht vermieden werden kann (Art. 108 Abs. 2 Bst. d E-SSV)?

	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Mit der vorgeschlagenen Ergänzung von Bst. d wird der Beurteilungsspielraum des Strasseninhabers, im Einzelfall den zweckmässigsten Lösungsansatz zu wählen, empfindlich eingeschränkt. Für die Beurteilung, ob eine Tempoverabsetzung im Einzelfall zur Verminderung einer bestehenden Umweltbelastung i.S.v. Art. 108 SSV nötig, zweck- und verhältnismässig ist, ist das zuständige Gemeinwesen, das die nötigen Ortskenntnisse hat und die Gegebenheiten des Einzelfalls, auf der Grundlage des einzuholenden Gutachtens (Art. 108 Abs. 4 SSV) am besten geeignet. Indem der Einsatzbereich von Tempoverabsetzungen auf generell-abstrakte Weise auf Fälle beschränkt wird, in denen sich eine übermässige <i>Umweltbelastung nicht anders vermeiden lässt</i>, wird den zuständigen Gemeinwesen die Möglichkeit genommen, die im Einzelfall oft pragmatischere, leicht umzusetzende, kostengünstige und wirksame Massnahme einer Tempoverabsetzung zu wählen als der Einbau eines lärmarmen Belags.</p> <p>Zu beachten ist zudem, dass die vorgeschlagene Änderung zu unlogischen Wechseln beim Temporegime auf bestimmten Strassen führen kann. Bleiben die Immissionsgrenzwerte trotz Einbaus eines lärmarmen Belags überschritten, was in den Innenstädten bei vielen verkehrsorientierten Strassen mit hoher Verkehrsdichte der Fall sein wird, bleibt eine Tempoverabsetzung zusätzlich zum lärmarmen Belag zu prüfen und, sofern sie sich als nötig sowie zweck- und verhältnismässig erweist, anzutreten (Begleitender Bericht, S. 11). Sind auf einzelnen Teilabschnitten solcher Strecken die Immissionsgrenzwerte bereits aufgrund des eingesetzten lärmarmen Belags eingehalten, wäre dort jeweils Tempo 50 zu signalisieren. Solche Wechsel des Temporegimes auf innerstädtischen Strecken nützen den Verkehrsteilnehmenden nichts; insbesondere führen sie für den motorisierten Individualverkehr zu keinem Zeitgewinn.</p> <p>Im Übrigen widerspricht die vorgeschlagene Formulierung Art. 11 Abs. 1 USG, wonach Lärm in erster Priorität mit Massnahmen an der Quelle zu begrenzen ist. Mit der vorgeschlagenen Formulierung würden jedoch Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (z.B. Lärmschutzwände, oder -wälle), aber auch etwa Umfahrungen und dergleichen Vorrang vor Massnahmen an der Quelle (Geschwindigkeitsreduktionen) gegeben. Die vorgeschlagene Änderung ist daher geeignet, in der Praxis neue Probleme zu schaffen.</p>		

### 3. Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR°741.213.3)

5. Sind Sie mit der Klarstellung einverstanden, dass die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen auf verkehrsorientierten Strassen auch dann keine Anwendung findet, wenn Abschnitte einer verkehrsorientierten Strasse in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden (Art. 1a E-UVEK-Vo)?

	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

	Mit der «Klarstellung» ist keine Änderung an der bestehenden Rechtslage beabsichtigt, wie der Begleitende Bericht zur Vorlage, S. 11, ausdrücklich einräumt. Die Änderung ist daher an sich gar nicht nötig.
--	--

#### 4. Lärmschutzverordnung (LSV; SR°741.213.3)

6. Sind Sie einverstanden, dass ein geeigneter lärmärmer Strassenbelag einzubauen ist, wenn innerorts verkehrsorientierte Straßen errichtet werden oder innerorts der Strassenbelag auf verkehrsorientierten Straßen ersetzt wird (Art. 8a E-LSV)?

	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-----------------------------	--	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:
<p>Werden neue Straßen erstellt oder wird bei bestehenden Straßen der (Deck-)Belag ersetzt, wird es in der Regel (sofern die technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Voraussetzungen erfüllt sind) sinnvoll sein, einen lärmarmen Belag einzubauen. Allerdings lässt sich nicht generell-abstrakt festlegen, ob der Einsatz eines lärmarmen Belags in allen Fällen technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art. 7, 8 und 13 LSV). Aus diesem Grund ist eine generell-abstrakte Priorisierung von lärmarmen Belägen gegenüber Tempoverabsetzungen per se nicht sinnvoll. Der Entscheid darüber, welcher Massnahme zur Lärm begrenzung im Einzelfall der Vorrang zu geben ist, sollte weiterhin dem Strasseninhaber vorbehalten bleiben, der die örtlichen Gegebenheiten am besten kennen und deren Beurteilungsspielraum daher erhalten bleiben sollte. Bereits heute können sie Tempoverabsetzungen nur gestützt auf ein Gutachten (Art. 108 Abs. 4 SSV) ordnen, das die Notwendigkeit, Zweck- und Verhältnismässigkeit der Massnahme bestätigt. Damit ist sichergestellt, dass der Einsatz dieser Massnahme mit Augenmaß erfolgt.</p> <p>Zu berücksichtigen ist zudem, dass der Einbau lärmärmer Beläge für die betroffenen Gemeinwesen mit viel höheren Kosten verbunden ist als der Einsatz von Temporeduktionen. Aufgrund der deutlich kürzeren Lebensdauer ist ein häufigerer Ersatz nötig als bei konventionellen Belägen. Insbesondere in den Innenstädten wird dies zu häufigeren grossflächigen Straßenbaustellen und in der Folge zu Teilsper rungen, Umleitungen und damit zu Verkehrsbehinderungen für MIV und ÖV führen.</p> <p>Zu beachten ist weiter, dass lärmarme Beläge nicht nur in Hang- und Höhenlagen nicht einsetzbar sind, sondern sich auch an vielen anderen Orten gar nicht eignen, so etwa in Kreiseln, an stark frequentierten Kreuzungen oder auf Straßen, auf denen Schneeketten verwendet werden.</p> <p>Die Wahl der Massnahme zur Begrenzung des Lärms sollte daher den Strasseninhabern vorbehalten bleiben und nicht durch die vorgesehene Priorisierung eingeschränkt werden.</p>

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Bundesamt für Umwelt (BAFU) geeignete lärmarme Strassenbeläge empfiehlt (Art. 8a E-LSV)?

	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:			

Damit das BAFU geeignete lärmarme Straßenbeläge empfehlen kann, bedarf es keiner zusätzlichen Grundlage in der LSV. Bereits heute publiziert das BAFU entsprechende Empfehlungen für den Vollzug. Damit Wahl und Einbau lärmärmer Beläge jeweils auf dem aktuellen Stand der Technik erfolgen kann, ist hingegen eine Intensivierung dieser Informationstätigkeit des BAFU sinnvoll.

Lärmarme Beläge sind relativ neue Produkte, die beim Einbau und Unterhalt höhere Anforderungen stellen als gewöhnliche Beläge. Sollen lärmarme (Deck-) Beläge vermehrt zum Einsatz kommen, erscheint es daher wichtig, Massnahmen zu treffen, die einen fachgerechten Einbau und Unterhalt gewährleisten. Gleichzeitig besteht nach Einschätzung von Fachleuten ein grosses Potential, die akustische und mechanische Haltbarkeit solcher Beläge zu verlängern. Dies erfordert Investitionen in Forschung und Weiterentwicklung, die vom Bund zu fördern und zu koordinieren sind. Im Fokus sollte dabei stehen, die Potentiale einer Verlängerung der akustischen und mechanischen Haltbarkeit sowie einer Verbesserung des Unterhalts (Reinigung und Mikroschleifen) auszuschöpfen und die Entwicklung geeigneter lärmärmer (Deck-)Beläge für Hang- und Höhenlagen sowie das Recycling der verwendeten Baustoffe zu fördern.