



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

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☐ Verband ☒ Organisation ☐ Übrige

Absender:

Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren (KSSD)

Bahnhofquai 3

8021 Zürich

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 5. Dezember 2025 an folgende E-Mail-Adresse: svg@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:

Für die Erfüllung der Anliegen der Motion reicht die befürwortete Ergänzung unter Art. 108 Abs. 1 E-SSV aus. Die ebenfalls befürwortete Ergänzung unter Art. 1a E-UVEK-Vo ist zur Erfüllung der Motion nicht notwendig, führt aber zu einer Klarstellung und damit Verbesserung. Die zusätzlichen, nicht befürworteten Ergänzungen unter Art. 108 Abs. 4 E-SSV und Art. 108 Abs. 2 Bst. d E-SSV sowie Art. 8a E-LSV sind zur Erfüllung der Anliegen der Motion nicht notwendig (siehe Änderungsanträge).

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)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

	Diese Ergänzung ist aus Sicht der KSSD nicht nötig, da bereits heute sichergestellt wird, dass bei der Anordnung von Geschwindigkeitsreduktionen die Hierarchie des Strassennetzes gewährleistet bleibt. Gerade im städtischen Umfeld wird die Hierarchie des Strassennetzes vor allem durch stadträumliche sowie verkehrsplanerische und verkehrsrechtliche Faktoren abgebildet (Vortrittsregelung, Anzahl Querungen, Ampelsteuerung...), und nicht durch das Geschwindigkeitsregime. Tempo 30 auf übergeordneten Strassen konterkariert die Hierarchie des Strassennetzes per se nicht. Die vorgesehene Ergänzung in Art. 108 Abs. 1 E-SSV setzt aus Sicht der KSSD das Anliegen der Motion 21.4516 Schilliger stufengerecht um.
--	--

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)?		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: - Verzicht auf die Ergänzung in Art. 108 Abs. 4 E-SSV - <i>Eventualiter: Änderungsantrag:</i> «Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann und ob eine allfällige Verkehrsorientierung (Art. 1 Abs. 9) gewahrt bleibt und ob die Hierarchie des Strassennetzes gewährleistet bleibt.» Begründung: - Bereits unter geltendem Recht gilt, dass vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten auf übergeordneten Strassen mit einem Gutachten abgeklärt werden muss, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 108 Abs. 4 SSV). Unter dem Titel Ausweichverkehr/Strassenhierarchie wird in den Gutachten der Städte jeweils kurz dargelegt, weshalb keine Verkehrsverlagerungen ins untergeordnete Strassennetz zu erwarten sind. In allen Gutachten wird somit bereits heute nachgewiesen, dass die Funktion der Strasse innerhalb der Strassenhierarchie und das Gesamtverkehrssystem gewahrt bleiben. Wenn notwendig, sind flankierende Massnahmen auf potenziellen Ausweichrouten vorzusehen. Wir gehen davon aus, dass die vorgesehene Ergänzung aufwändigere Abklärungen im Rahmen der Gutachtenerstellung nach sich zieht; der durch die Ergänzung entstehende grössere Auslegungsspielraum erhöht die Wahrscheinlichkeit und den Aufwand künftiger Rechtsmittelverfahren. - Hinzu kommt, dass in gewissen Fällen gerade die in Art. 108 Abs. 2 lit. d E-SSV i.V.m. Art. 8a E-LSV vorgesehene Priorisierung lärmarmen Beläge gegenüber Geschwindigkeitsreduktionen als Lärmschutzmassnahme die Nachweisbarkeit der Gewährleistung der Strassenhierarchie erschweren oder gar verunmöglichen könnte: Auf planerisch übergeordneten Strassen mit besonders hohen Verkehrsbelastungen (z.B. kantonalen Hauptverbindungsstrassen) reichen gerade im urbanen Raum lärmarme Beläge für die Einhaltung der Lärmgrenzwerte meist nicht aus, weshalb auch nach der vorgeschlagenen Neuregelung eine Geschwindigkeitsreduktion aus Lärmschutzgründen		

	zulässig und angezeigt wäre. Auf tiefer klassierten Strassen, die weniger stark befahren und dadurch weniger lärmbelastet sind (z.B. regionale Verbindungsstrassen), reicht teilweise ein lärmarmen Belag zur Einhaltung der Grenzwerte bereits aus, weshalb Tempo 30 aus Lärmschutzgründen nach der vorgeschlagenen Regelung ausgeschlossen wäre. Die daraus resultierende, widersprüchliche Situation – T30 auf Strassen mit dem meisten Verkehr, T50 auf weniger stark befahrenen Strassen – würde die angestrebte Netzhierarchie unterminieren. - Falls an der Ergänzung von Art. 108 Abs. 4 E-SSV festgehalten werden soll, soll diese in Kongruenz mit der geplanten Ergänzung in Abs. 1 angepasst werden, dass geprüft werden muss, ob die Hierarchie des Strassennetzes gewährleistet bleibt.
--	--

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)?		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: - Verzicht auf die Ergänzung in Art. 108 Abs. 2 Bst. d E-SSV - <i>Eventualiter: Änderungsantrag:</i> «d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige und mit verhältnismässigen Mitteln anders nicht vermeidbare Umweltbelastung wie Lärm oder Schadstoffe vermindert werden kann; dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit und der prioritären Emissionsbegrenzung an der Quelle zu wahren.» Begründung: - Die vorgeschlagene Änderung ist nicht vereinbar mit dem übergeordneten Umweltschutzgesetz (USG), welches keine Priorisierung der zu treffenden Massnahmen an der Quelle vorgibt, sondern eine Verhältnismässigkeitsprüfung im Einzelfall vorsieht. - Die geplante Änderung schränkt den Handlungsspielraum und die Planungshoheit der Städte, Gemeinden und Kantone bei der Lärmbekämpfung erheblich ein. Das System des geltenden Lärmschutzrechts hat sich bewährt: Es stellt hinsichtlich der zu erreichenden Ziele klare Vorgaben auf, belässt den Behörden bei der Umsetzung jedoch einen grossen Spielraum. Dies ermöglicht es, im Einzelfall die geeignetsten Massnahmen zur Lärmreduktion zu treffen, wobei ortspezifische Besonderheiten berücksichtigt werden können. Mit der geplanten Verordnungsänderung wird die Umsetzung einer Massnahme stark erschwert, die nachweislich wirksam und wirtschaftlich ist. Es ist systemwidrig, dass im Lärmschutzrecht einem einzelnen Interesse (T 50 innerorts) pauschal Vorrang gegenüber einer Vielzahl gegenläufiger Interessen (Kosten der öffentlichen Hand, Vermeidung von Baustellen, Erhöhung der Aufenthaltsqualität, häusliche Nutzung des Bodens, Verkehrssicherheit,		

etc.) eingeräumt wird; dies widerspricht dem Prinzip der umfassenden Interessenabwägung.

- Die mit der geplanten Priorisierung von lärmarmen Belägen gegenüber Geschwindigkeitsreduktionen aufgestellte Prämisse, dass es sich dabei um zwei gleich wirksame Massnahmen zur Emissionsbegrenzung an der Quelle handelt, trifft gerade im urbanen Raum nicht zu: (a) Einerseits wird nicht berücksichtigt, dass die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nicht nur aus Lärmschutzgründen eine wirksame Massnahme darstellt, sondern dass sie als multifunktionale Massnahme im Gegensatz zu lärmarmen Belägen weitere positive Effekte hat (Erhöhung der Verkehrssicherheit, Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verbesserung des Verkehrsflusses, Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, Reduktion Trennwirkung, Flächengewinn [bspw. für hitzemindernde Massnahmen]). In verschiedenen Städten dienen Strassen mit überkommunaler Bedeutung schon auf richtplanerischer Ebene nicht ausschliesslich dem motorisierten Verkehr, sondern sie haben vielfältige Zwecke zu erfüllen, für die lärmarme Beläge im Gegensatz zu Geschwindigkeitsreduktionen keinerlei Wirksamkeit zu entfalten vermögen: So befinden sich auch an stärker befahrenen Strassen Velorouten und Fusswege, Quartierzentren und Verdichtungsgebiete, etc. (b) Andererseits wird im erläuternden Bericht stets vom wirksamsten Typ lärmarmen Beläge (SDA-4) mit einer lärmreduzierenden Wirkung am Ende seiner Nutzungsdauer von 3 dB(A) ausgegangen; dabei wird nicht berücksichtigt, dass dieser Belagstyp insbesondere im Bereich von Tramgleisen oder stark belasteten Busstrecken zu wenig dauerhaft ist, weshalb im innerstädtischen Kontext oftmals nur der Einbau eines Belags vom Typ AC-8 mit lärmmindernder Wirkung (1 dB(A)) in Frage kommt.
- Die Priorisierung lärmarmen Beläge führt bei den für die Lärmsanierung zuständigen Städte, Gemeinden und Kantone aufgrund der verkürzten Lebensdauer gegenüber konventionellen Belägen zu erheblichen Mehrkosten sowie zu einer Zunahme der Baustellen. Werden vor Ende der Nutzungsdauer des Belags punktuelle Reparaturen oder Sanierungen/Erneuerungen von Werkleitungen ausgeführt, ist im Anschluss eine grossflächige Wiederinstandstellung des Strassenbelags erforderlich, um die Lärmwirkung zu erhalten.
- Mit einer einseitigen Priorisierung lärmarmen Beläge werden die Potenziale der E-Mobilität zur Lärmreduktion verspielt, denn diese werden erst bei tieferen Geschwindigkeiten (bzw. in Kombination von Tempo 30 und lärmarmen Belägen) voll ausgeschöpft.
- Die vorgesehene Priorisierung lärmarmen Beläge gegenüber Geschwindigkeitsreduktionen als Lärmschutzmassnahme ist nicht geeignet, das mit der Vorlage verfolgte Ziel – die Gewährleistung der Strassenhierarchie – zu erreichen. Im Gegenteil ist in der Vorlage selbst folgender Widerspruch angelegt: Auf planerisch übergeordneten Strassen mit besonders hohen Verkehrsbelastungen (z.B. kantonalen Hauptverbindungsstrassen) reichen gerade im urbanen Raum lärmarme Beläge für die Einhaltung der Lärmgrenzwerte meist nicht aus, weshalb auch nach der vorgeschlagenen Neuregelung eine Geschwindigkeitsreduktion aus Lärmschutzgründen zulässig und angezeigt wäre. Auf tiefer klassierten Strassen, die weniger stark befahren und dadurch weniger lärmbelastet sind (z.B. regionale Verbindungsstrassen), reicht ein lärmarmen Belag unter Umständen zur Einhaltung der Grenzwerte bereits aus, weshalb Tempo 30 aus Lärmschutzgründen nach der vorgeschlagenen Regelung ausgeschlossen wäre. Die daraus resultierende, widersprüchliche Situation – T30 auf Strassen mit dem meisten Verkehr, T50 auf weniger stark befahrenen Strassen – würde die angestrebte Gewährleistung der Netzhierarchie unterminieren.

	- Gemäss erläuterndem Bericht, S. 11, kann eine Temporeduktion auf Strassen mit konventionellem Belag auch als vorübergehende Massnahme geprüft werden, bis die Vollzugsbehörde beispielsweise bei einer ordentlichen Sanierung der Strasse die Möglichkeit hat, einen lärmarmen Belag einzubauen. Diese Möglichkeit kommt im vorgeschlagenen Verordnungstext allerdings in keiner Weise zum Ausdruck. Es fehlt ein ausdrücklicher Hinweis, dass auch beim Einbau lärmarmen Beläge der Grundsatz der Verhältnismässigkeit weiterhin gilt. Diese Ergänzung ist bei Art. 108 Abs. 2 E-SSV und/oder Art. 8a E-LSV anzubringen, soweit an diesem festgehalten werden soll. - Die vom Bundesrat vorgeschlagene Formulierung widerspricht Art. 11 des Umweltschutzgesetzes USG, wonach Massnahmen Priorität an der Quelle vorzusehen sind. Im Bereich Lärmschutz würde mit der bundesrätlichen Formulierung Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (z.B. Lärmschutzwände) oder weitere (z.B. Umfahrungen) Vorrang gegenüber Massnahmen an der Quelle (Geschwindigkeitsreduktionen) gegeben. Wie im Erläuterungsbericht erwähnt, geht es dem Bundesrat bei der Umsetzung der parlamentarischen Motion aber darum, dass vorrangig lärmarme Deckbeläge eingebaut werden, bevor eine Geschwindigkeitsreduktion geprüft wird. Entsprechend benötigt es – falls an der Ergänzung festgehalten wird – eine Präzisierung der Formulierung.
--	---

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)?			
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag:			

4. Lärmschutzverordnung (LSV; SR°741.213.3)

6. Sind Sie einverstanden, dass ein geeigneter lärmarmen Strassenbelag einzubauen ist, wenn innerorts verkehrsorientierte Strassen errichtet werden oder innerorts der Strassenbelag auf verkehrsorientierten Strassen ersetzt wird (Art. 8a E-LSV)?			
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag: - <i>Streichung von Art. 8a E-LSV</i> - <i>Eventualiter: Änderungsantrag:</i> <i>«Werden innerorts verkehrsorientierte Strassen errichtet oder wird innerorts der Strassenbelag auf verkehrsorientierten Strassen ersetzt, so ist, soweit dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar</i>			

ist, ein geeigneter lärmarmen Strassenbelag einzubauen. Das BAFU empfiehlt geeignete Strassenbeläge.»

Begründung:

- Die KSSD ist lärmarmen Belägen gegenüber grundsätzlich positiv eingestellt und diverse Städte verwenden diese bereits. Die einseitige Priorisierung lärmarmen Beläge gegenüber Geschwindigkeitsreduktionen wird jedoch abgelehnt, da dies dem übergeordneten Bundesrecht widerspricht und einen erheblichen Eingriff in die Planungshoheit der Städte, Gemeinden und Kantone als Strasseninhaber darstellt.
- Art. 8 Abs. 1 LSV sieht folgendes vor: «Wird eine bestehende ortsfeste Anlage geändert, so müssen die Lärmemissionen der neuen oder geänderten Anlageteile nach den Anordnungen der Vollzugsbehörde so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist.» Bereits das geltende Lärmschutzrecht verpflichtet damit die Vollzugsbehörden, beim Ersatz von Strassenbelägen den Einbau eines lärmarmen Belags zu prüfen und einen solchen einzubauen, sofern sich diese Massnahme als verhältnismässig erweist. Es ist deshalb nicht klar, welcher Zweck mit der geplanten Ergänzung von Art. 8a E-LSV verfolgt wird. Eine eigenständige Bedeutung erhält Art. 8a E-LSV nur, wenn damit eine Verhältnismässigkeitsprüfung ausgeschlossen werden sollte – dies ist jedoch rechtlich nicht zulässig. Die geplante Ergänzung der LSV ist somit überflüssig und führt zu Unklarheiten. Muss beispielsweise ein lärmarmen Belag mit einer lärmindernden Wirkung von -1 dB(A) eingebaut werden, wenn eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit bereits ausreichen würde, um die Immissionsgrenzwerte einzuhalten?
- Ob ein lärmarmen Belag und welcher Typ auf einem spezifischen Strassenabschnitt sinnvoll eingebaut werden kann, muss auf Basis diverser örtlicher Gegebenheiten beurteilt werden (Verkehrsbelastung, Vorhandensein von Tramgleisen, Exposition, Steigung, klimatische Situation, angrenzende Beläge, Parkierung, etc.). Die im erläuternden Bericht angegebenen Wirkungspotenziale von lärmarmen Belägen erscheinen – gemessen an den Erfahrungen aus den Städten und Gemeinden – eher überschätzt. Auf städtischen Strassen mit Tramgleisen oder hoher Busfrequenz können aus technischen Gründen keine lärmarmen Beilagen, beziehungsweise nur Belagstypen eingebaut werden, die lediglich eine Lärmreduktion von -1dB erreichen. Deshalb muss der Einbau eines lärmarmen Belags im Einzelfall durch die zuständige Strasseneigentümerin geprüft werden können und darf nicht durch eine starre Regelung auf Verordnungsebene vorgegeben werden. Eine starre Verpflichtung zum Einbau eines lärmarmen Belags könnte so in bestimmten Fällen die Strasseneigentümerinnen zur Umsetzung von untauglichen und technisch fragwürdigen Massnahmen verpflichten.
- Aus technischer Sicht sind lärmarme Beläge konventionellen Belägen weiterhin unterlegen. Die Lebensdauer der Deckbeläge ist heute faktisch zwei- bis dreimal vermindert, was zu einer erhöhten Baustellenfrequenz führt. Gerade im urbanen Raum beeinträchtigt jede zusätzliche Baustelle das Verkehrssystem sowie ansässige Bevölkerung und Gewerbe, sie generiert ausserdem Mehrkosten und Aufwand für die öffentliche Hand.

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Bundesamt für Umwelt (BAFU) geeignete lärmarme Strassenbeläge empfiehlt (Art. 8a E-LSV)?			
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die KSSD ist einverstanden, dass das BAFU geeignete lärmarme Strassenbeläge empfiehlt. Wichtig ist, dass ortsspezifische Erschwernisse (Verkehrsbelastung, Vorhandensein von Tramgeleisen, Exposition, Steigung, klimatische Situation, angrenzende Beläge, Parkierung, etc.), die gerade im innerstädtischen Bereich besonders zum Tragen kommen, genügend berücksichtigt werden.			

Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren

Co-Präsidentin



Sonja Lüthi

Co-Präsidentin



Karin Rykart