



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per Mail an: svg@astra.admin.ch

Bern, 28. November 2025

Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger «Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern», Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zu den im Titel erwähnten Rechtsanpassungen Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Für Städte und Agglomerationen ist das Temporegime in ihrem Siedlungsgebiet aus politischer, funktionaler und gesellschaftlicher Sicht zentral. Im urbanen Raum ist die Festsetzung von Höchstgeschwindigkeiten losgelöst von einer unbestrittenen Netzhierarchie zu betrachten. Primär verantworten Städte die Sicherheit der Bevölkerung, die Lebensqualität und den Lärm- resp. Umweltschutz sowie die auf städtische Entwicklungsprozesse und den lokalen Kontext angepasste Verkehrssteuerung. In diesem Sinne steht der Schweizerische Städteverband für eine effiziente und nachhaltige Mobilität und Verkehrspolitik ein. Diese ist für die Entwicklung der urbanen Schweiz und damit der Wirtschaftszentren der Schweiz, wo heute gut 80% der wirtschaftlichen Leistung des Landes erbracht wird, bedeutsam.

Allgemeine Einschätzung

Die Motion 21.4516 beauftragt den Bundesrat, das Strassenverkehrsrecht «so anzupassen, dass die Hierarchie und die verschiedenen Funktionen des Schweizer Strassennetzes innerorts und ausserorts respektiert werden. Die neuen Bestimmungen sollen nicht nur die Funktionen der verschiedenen Strassen enthalten (...) sondern auch die entsprechenden Geschwindigkeitsbegrenzungen, insbesondere 50 km/h auf den innerörtlichen verkehrsorientierten Strassen und die Möglichkeit, die Geschwindigkeit auf 30 km/h auf Siedlungsstrassen zu reduzieren». Der Motionär begründet sein Anliegen damit, dass sich Tempo 30 in vielen Städten und Gemeinden auf chaotische Weise verbreite und dies zu einer Schwächung der Funktionalität des Strassennetzes führe. Deshalb sei auf «verkehrsorientierten» Strassen die Geschwindigkeit bis auf wenige Ausnahmen einheitlich auf 50 km/h zu begrenzen.



Als Antwort auf die Motion schlägt der Bundesrat diverse Verordnungsanpassungen vor, welche dazu beitragen sollen, dass die Hierarchie des Strassennetzes gewährleistet und die Umsetzung von Tempo 30 aus Umweltschutzgründen erschwert wird.

Hierarchie des Strassennetzes gewährleisten: Die Städte respektieren die Unterstützung des Parlaments für die Zielsetzung der Motion. Auch sie teilen das Anliegen, dass die Hierarchie des Strassennetzes gewährleistet werden muss, damit der motorisierte Verkehr möglichst auf den übergeordneten Strassen gebündelt und kanalisiert werden kann. Die Städte wehren sich jedoch dagegen, dass die Gewährleistung der Strassenhierarchie als Grund für eine Abkehr von Tempo 30 auf «verkehrsorientierten» Strassen herangezogen wird. In Fach- und Wissenschaftskreisen ist unbestritten, dass kein Widerspruch zwischen Geschwindigkeitsbegrenzungen und der Sicherstellung der Netzhierarchie besteht. Wie auch das ASTRA im Erläuterungsbericht auf Seite 8 darlegt, wird die Leistungsfähigkeit einer Strasse nicht durch eine Temporeduktion beeinträchtigt, sondern hängt viel mehr von betrieblichen und baulich-gestalterischen Elementen ab.

Tempo 30 nicht einschränken: Die grosse Mehrheit der Städte weist Einschränkungen bei der Umsetzung von Tempo 30 auf «verkehrsorientierten» Strassen vehement zurück, denn sie sind nicht kompatibel mit den Zielsetzungen ihrer Verkehrspolitik. Tempo 30 auf dem übergeordneten Strassennetz ist eine wirksame und kosteneffiziente Massnahme für die Bekämpfung des Strassenlärms an der Quelle. Tempo 30 leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit, denn mit der Umwandlung von Tempo 50 zu Tempo 30 können gemäss BFU ein Drittel aller Kollisionen mit Toten und Schwerverletzten innerorts vermieden werden. Schliesslich trägt Tempo 30 zur Attraktivität des Strassenraums für Menschen zu Fuss und auf dem Velo sowie zur Aufenthaltsqualität bei und vermindert den Flächenbedarf des motorisierten Verkehrs.

Spielregeln werden eingehalten: Bereits heute gilt gemäss Art. 4a der Verkehrsregelnverordnung (VRV) innerorts generell eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h. Artikel 108 der Signalisationsverordnung (SSV) präzisiert abschliessend die möglichen Gründe für eine Herabsetzung oder eine Heraussetzung dieser Höchstgeschwindigkeit. Wollen Gemeinden oder Kantone von der festgelegten Höchstgeschwindigkeit abweichen, müssen sie mit einem Gutachten abklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob es geeignete Alternativen gibt, um die Ziele zu erreichen. Die kommunalen und kantonalen Behörden halten sich an diese Spielregeln, dies wurde auch in der parlamentarischen Debatte anerkannt.

Kommunaler Handlungsspielraum bewahren: Gemeinden und Städte – oftmals in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen – sind am besten in der Lage zu beurteilen, ob eine Abweichung von den geltenden Geschwindigkeiten notwendig und zweckmässig ist. Dabei müssen im Kontext der lokalen Gegebenheiten und innerhalb des geltenden Rechts diverse und manchmal konträre Interessen gegeneinander abgewogen werden. Damit zweck- und verhältnismässige Massnahmen für den Schutz der Bevölkerung und für eine optimale Abwicklung des Verkehrs umgesetzt werden können, brauchen die Städte einen ausreichenden Handlungsspielraum. Dieser darf keinesfalls durch weitere Vorgaben auf Bundesebene eingeschränkt werden. Angesichts der direkten Betroffenheit und der verkehrlichen Herausforderungen muss der Bund gemäss Art. 50 Bundesverfassung bei seinem Handeln den städtischen Interessen bei diesem Thema speziell Rechnung tragen. Über 600 Gemeinden und Städten [wehren sich in einem offenen Brief gegen eine Einschränkung der Gemeindeautonomie durch die Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger](#). Der Motionär selbst bestätigte während der Ratsdebatte, dass die Motion «alle Handlungsoptionen der Gemeinden und Kantone bewahre, um übermässigen Lärm zu bekämpfen». Die bundesrätlichen Vorschläge tragen diesem Versprechen nicht Rechnung.



Die intern breit abgestützte Vernehmlassung im Städteverband gibt ein klares Bild ab: Die Städte stellen sich bis auf sehr wenige, einzelne Ausnahmen klar gegen die Anliegen der Motion Schilliger und gegen die Revisionsvorschläge des Bundesrats. Aus ihrer Sicht gehen die Umsetzungsvorschläge viel zu weit, sie stehen im Widerspruch mit zentralen verkehrs- und klimapolitischen Zielen und verletzen die Gemeindeautonomie. Die Hierarchie des Strassennetzes ist durch die geltenden Rechtsgrundlagen und die Praxis in den Städten und Gemeinden gewährleistet.

Aus Sicht des Städteverbandes reicht die Ergänzung unter Art. 108 Abs. 1 E-SSV aus, um die Anliegen der Motion zu erfüllen. Die Ergänzung unter Art. 1a E-UVEK-Vo entsprechen der bisherigen Praxis und führen zu einer sinnvollen Klarstellung.

Anliegen zu einzelnen Bestimmungen (detaillierte Antworten im Fragebogen)

1. Art. 108 Abs. 1 E-SSV: Gewährleistung der Hierarchie des Strassennetzes bei Temporeduktionen (Punkt 2 im Fragebogen)

Die meisten Städte sind mit dieser Änderung einverstanden, weil es in ihrem eigenen Interesse liegt, dass bei Temporeduktionen die Hierarchie des Strassennetzes gewährleistet bleibt. Im städtischen Umfeld wird die Strassenhierarchie primär durch stadträumliche, verkehrsplanerische und verkehrsrechtliche Elemente (Vortrittsregelung, Anzahl Querungen, Ampelsteuerungen) und nicht durch das Geschwindigkeitsregime bestimmt.

2. Art. 108 Abs. 4 E-SSV: Prüfung der Wahrung der Verkehrsorientierung im Gutachten (Punkt 3 im Fragebogen)

Die grosse Mehrheit der Städte lehnt diese zusätzliche Vorgabe grundsätzlich ab, weil sie das Verfahren unnötig und ohne erkennbaren Nutzen erschwert und verlängert. Für die Städte würde eine neue Regelung zu mehr Aufwand bei der Gesucherstellung und zu mehr Rechtsmittelverfahren führen. Es liegt im Eigeninteresse der Städte, unerwünschte Verlagerungen zu vermeiden. Ein Nachweiszwang im Gutachten würde die Gemeindeautonomie verletzen, weil allfällige Massnahmen gegen Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Netz immer in rein kommunaler Kompetenz liegen.

Antrag: Verzicht auf die Ergänzung in Art. 108 Abs. 4 E-SSV

Eventualiter: Falls nicht auf die Ergänzung verzichtet wird, ist der Artikel zumindest folgendermassen zu ändern, um Konformität mit Art. 108 Abs. 1 herzustellen: «*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~~ die Hierarchie des Strassennetzes gewährleistet bleibt.*»

3. Art. 108 Abs. 2 Bst. d E-SSV: Herabsetzung der Geschwindigkeit nur dann, wenn Umweltbelastung nicht anders vermieden werden kann (Punkt 4 im Fragebogen)

Die Städte lehnen diese Vorgabe klar ab, denn sie beschneidet den kommunalen Handlungsspielraum bei verkehrlichen Massnahmen. Die Städte müssen frei entscheiden können, welche Massnahme sich zur Minderung von Umweltbelastungen am besten eignet. Sie sehen in einer starren Priorisierung einen Widerspruch zu Art. 11 Umweltschutzgesetz USG (Massnahmen an der Quelle, technische und betriebliche Machbarkeit, wirtschaftliche Tragbarkeit) und lehnen diese als zu starken Eingriff in die Gemeindeautonomie dezidiert ab. Eine einseitige Priorisierung blendet aus, dass Tempo 30 im Gegensatz zu lärmarmen Belägen eine multifunktionale Massnahme ist, die weitere positive Effekte für



die Verkehrssicherheit, die Luftreinhaltung, die Aufenthaltsqualität und den Verkehrsfluss hat. Der bundesrätliche Vorschlag würde dem Prinzip der umfassenden Interessenabwägung und der Verhältnismässigkeit widersprechen.

Antrag: Verzicht auf die Ergänzung in Art. 108 Abs. 2 Bst. d E-SSV

Eventualiter: Falls an der Ergänzung festgehalten wird, ist sie zumindest wie folgt zu ändern, um die Konformität mit den Bestimmungen des USG herzustellen und den Eingriff in die Gemeindeautonomie zu mindern: *«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.»*

4. Art. 1a E-UVEK-Vo: Keine Anwendung der Verordnung über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen (Punkt 5 im Fragebogen)

Die meisten Städten sind mit der vorgeschlagenen Ergänzung im Sinne einer Klarstellung im Einklang mit der gängigen Praxis einverstanden.

5. Art. 8a E-LSV: Pflicht zum Einbau eines lärmarmen Belags (Punkt 6 im Fragebogen)

Die Städte sind lärmarmen Belägen gegenüber positiv eingestellt und bauen sie überall dort ein, wo es aufgrund eines Lärmschutzbedürfnisses und der finanziellen, technischen und betrieblichen Rahmenbedingungen sinnvoll ist. Die überwiegende Mehrheit der Städte lehnt eine starre Verpflichtung zum Einbau eines lärmarmen Belags auf «verkehrsorientierten» Strassen jedoch klar ab, da sie die kommunale Planungshoheit und die Gemeindeautonomie unnötig einschränken würde. Es ist zu beachten, dass nicht auf allen «verkehrsorientierten» Strassen Lärmschutzmassnahmen ergriffen werden müssen. Ausserdem trägt eine starre Verpflichtung dem Umstand zu wenig Rechnung, dass diverse technische Einschränkungen einen wirtschaftlichen und wirksamen Einsatz eines lärmarmen Belags verunmöglichen können. Im Einklang mit dem USG müssen Städte entscheiden können, ob Tempo 30, ein lärmarmen Belag oder eine Kombination aus beiden Massnahmen zweck- und verhältnismässig ist. In vielen Fällen stellt Tempo 30 als kosteneffiziente Massnahme mit multifunktionalem Nutzen die verhältnismässigste Lösung zum Lärmschutz dar. Der Einbau von lärmarmen Belägen im städtischen Umfeld verursacht gegenüber konventionellen Belägen Mehrkosten von rund 25%, was bei einer flächendeckenden Anwendung für viele Städte nicht tragbar und akzeptabel ist.

Antrag: Verzicht auf Art. 8a E-LSV

Eventualiter: Falls am neuen Artikel festgehalten werden soll, ist er zumindest folgendermassen zu ergänzen, um die notwendige Flexibilität zu schaffen:

Variante 1: *«Werden innerorts verkehrsorientierte Strassen errichtet oder wird innerorts der Strassenbelag auf verkehrsorientierten Strassen ersetzt, so ist, **sofern die Emissionsgrenzwerte überschritten sind**, ein geeigneter lärmarmen Strassenbelag einzubauen zu prüfen, ob der Einbau eines geeigneten lärmarmen Strassenbelags sinnvoll ist. Das BAFU empfiehlt geeignete Strassenbeläge.»*

Variante 2: *«Werden innerorts verkehrsorientierte Strassen errichtet oder wird innerorts der Strassenbelag auf verkehrsorientierten Strassen ersetzt, so ist, **sofern die Emissionsgrenzwerte überschritten sind und soweit dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist**, ein geeigneter lärmarmen Strassenbelag einzubauen. Das BAFU empfiehlt geeignete Strassenbeläge.»*



6. Art. 8a E-LSV: Empfehlungen des BAFU zu lärmarmen Belägen (Punkt 7 im Fragebogen)

Die Städte sind grossmehrheitlich mit dem Vorschlag einverstanden. Die Empfehlungen sollten insbesondere auch die technischen Einschränkungen für den Einbau eines lärmarmen Belags beinhalten.

Im beiliegenden Fragebogen finden sich ergänzende Ausführungen. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Hanspeter Hilfiker
Stadtpräsident Aarau

Direktorin

Monika Litscher

Kopie: Schweizerischer Gemeindeverband

Beilage: erwähnt



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

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☒ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige

Absender:

Schweizerischer Städteverband

Monbijoustrasse 8

3001 Bern

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:

Die Revisionsvorschläge des Bundesrats in der SSV und der LSV werden von den allermeisten Städten klar abgelehnt. Sie tragen den nachfolgenden Punkten zu wenig oder gar nicht Rechnung:

1. Die Vorschläge untergraben die in Art. 50 der Bundesverfassung als Grundprinzip verankerte **Gemeindeautonomie**. Sie beschneiden zudem die in Art. 3 SVG verbrieften Kompetenzen und Befugnisse von Kantonen und Gemeinden hinsichtlich verkehrlicher Massnahmen. Gemeinden und Städte – oftmals in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen – sind am besten in der Lage zu beurteilen, ob eine Abweichung von den geltenden Höchstgeschwindigkeiten notwendig und zweckmässig ist. Dabei müssen im Kontext der lokalen Gegebenheiten und innerhalb des geltenden Rechts diverse und manchmal konträre Interessen gegeneinander abgewogen werden. Damit zweck- und verhältnismässige Massnahmen für den Schutz der Bevölkerung und eine optimale Abwicklung des Verkehrs umgesetzt werden können, brauchen die kommunalen Behörden einen ausreichenden Handlungsspielraum
2. Die Vorschläge blenden aus, dass Tempo 30 im städtischen Raum eine zentrale Massnahme darstellt, um breit abgestützte **verkehrspolitische und raumplanerische Ziele** zu erreichen: Dazu zählen beispielsweise die Verkehrssicherheit, der Schutz vor Strassenverkehrslärm, das Veloweggesetz des Bundes, eine

	<p>qualitätsvolle Innenentwicklung sowie eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Eine vermehrte Einführung von Tempo 30 auf dem übergeordneten Strassennetz unterstützt die dringend benötigte Umverteilung des städtischen Strassenraums zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und zugunsten von mehr Grünflächen und Entsiegelungen.</p> <p>3. Tempo 30 auf dem übergeordneten Strassennetz ist kompatibel mit der angestrebten Netzhierarchie, wie auch im erläuternden Bericht dargelegt wird. Die Leistungsfähigkeit einer Strasse hängt nicht vom Geschwindigkeitsregime, sondern vielmehr von baulichen und betrieblichen Elementen ab. Aus der Forschung gibt es keinerlei Hinweise, dass Tempo 30 auf übergeordneten Strassen zu Ausweichverkehr führt.</p> <p>4. Die Bevölkerungsdichte im städtischen Raum führt zu einer hohen Betroffenheit hinsichtlich der Lärmbelastung. Das USG verpflichtet die Städte als Strasseneigentümerinnen, die Emissionen des Strassenlärms so weit als möglich zu begrenzen und die Bevölkerung durch Massnahmen an der Quelle zu schützen. Die vorliegenden Revisionsvorschläge behindern die Städte bei der Ausübung dieser gesetzlichen Verpflichtung.</p> <p>5. Der Bundesrat blendet aus, dass es in städtischen Siedlungsgebieten, in denen sich diverse Nutzungen räumlich überlagern und konkurrenzieren und in denen aufgrund des Bevölkerungswachstums nach Innen verdichtet werden muss, de facto keine rein «verkehrsorientierten» Strassen gibt. Die Definition von «verkehrsorientierten» Strassen gemäss Art. 1 Abs. 9 SSV ist nicht eindeutig und kaum anwendbar auf die städtischen Verhältnisse. Im urbanen Raum weist der Strassenverkehr immer eine hohe Durchmischung verschiedener Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmender auf, insbesondere auch einen zunehmenden Anteil von Menschen auf dem Velo und zu Fuss. «Verkehrsorientierte» Strassen im urbanen Kontext sind nie einseitig auf die «Anforderungen des motorisierten Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet», sondern müssen immer auch hohen städtebaulichen, verkehrssicherheitstechnischen und umweltschutzrelevanten Anforderungen genügen. Dies Ziele erfordern vermehrt die Umsetzung von Tempo 30 auf dem übergeordneten, städtischen Strassennetz.</p> <p>Für die Erfüllung der Motion reicht die Ergänzung unter Art. 108 Abs. 1 E-SSV aus. Die Ergänzung unter Art. 1a E-UVEK-Vo entspricht in den meisten Städten der aktuellen Praxis und wird im Sinne einer Klarstellung ebenfalls unterstützt. Die Ergänzungen unter Art. 108 Abs. 4 und Abs. 2 Bst. d E-SSV sowie Art. 8a E-LSV werden klar abgelehnt.</p>
--	--

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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Die meisten Städte sind mit dieser Ergänzung einverstanden, denn sie entspricht verkehrsplanerischen Grundsätzen und der gelebten Praxis. Die Städte haben ein		

	<p>grosses Eigeninteresse, dass die Hierarchie des Strassennetzes bei Geschwindigkeitsreduktionen nicht beeinträchtigt wird und kein unerwünschter Ausweichverkehr entsteht. Wie bereits dargelegt, hängt die Strassenhierarchie allerdings primär von baulichen und betrieblichen Elementen (Ampeln, Fussgängerstreifen, Vortrittsregelungen, etc.) und nicht vom Geschwindigkeitsregime ab.</p> <p>Aus Sicht des Städteverbands reicht diese Ergänzung aus, um die Motion 21.4516 stufengerecht umzusetzen – in Kombination mit der Klarstellung durch Art. 1a E-UVEK-Vo.</p>
--	---

<p>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)?</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Städte haben ein grosses Eigeninteresse daran, dass Tempo-30-Massnahmen auf dem übergeordneten Netz nicht zu unerwünschtem Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz in den Quartieren führen. Ein neue Nachweispflicht in den Tempo-30-Gutachten ist dafür nicht nötig. Deshalb lehnen die Städte die Ergänzung grossmehrheitlich ab. Sie befürchten, dass eine derartige Vorgabe den administrativen Aufwand substanziell erhöhen, den Auslegungsspielraum vergrössern und damit zu noch mehr Rechtsmittelverfahren führen würde.</p> <p>Ausserdem stellt die vorgeschlagene Änderung einen zu grossen Eingriff in die Gemeindeautonomie dar, da die Anordnung von allfälligen Massnahmen gegen Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Netz in der alleinigen Kompetenz der Gemeinden liegt. Erneut sei schliesslich darauf hingewiesen, dass eine reine «Verkehrsorientierung» von Strassen im urbanen Raum de facto gar nicht gegeben ist bzw. angestrebt werden kann (vgl. Erläuterungen unter Punkt 1.)</p> <p>Antrag: Verzicht auf die Ergänzung in Art. 108 Abs. 4 E-SSV</p> <p>Eventualiter: Falls nicht auf die Ergänzung verzichtet wird, ist der Artikel zumindest folgendermassen zu ändern, um Konformität mit Art. 108 Abs. 1 herzustellen: <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 die Hierarchie des Strassennetzes gewährleistet bleibt.»</i></p>		

<p>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)?</p>			
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%; text-align: center;"><input type="checkbox"/> JA</td> <td style="width: 33%; text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/> NEIN</td> <td style="width: 33%; text-align: center;"><input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Städte sind gegenüber lärmarmen Belägen grundsätzlich positiv eingestellt. Die Städte lehnen die Änderung aber grossmehrheitlich ab, denn sie müssen selbst entscheiden können, mit welchen Massnahmen an der Quelle sie übermässigen Strassenverkehrslärm reduzieren können, sei dies mittels Tempo 30, mittels lärmarmen Beläge oder einer Kombination dieser Massnahmen. Eine starre Priorisierung zugunsten lärmarmen Beläge, wie sie die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 108 Abs. 2 Bst. d in Kombination mit dem neuen Art. 8a LSV vorsieht, berücksichtigt folgende Punkte zu wenig oder gar nicht:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die vorgeschlagene Änderung ist nicht vereinbar mit dem übergeordneten USG, welches keine Priorisierung der zu treffenden Massnahmen an der Quelle vorgibt, sondern eine Verhältnismässigkeitsprüfung im Einzelfall vorsieht. 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 geeigneten Massnahmen zur Lärmreduktion zu treffen, wobei ortspezifische Besonderheiten berücksichtigt werden können. Mit der vorgeschlagenen Änderung wird die Umsetzung von Tempo 30 stark erschwert, die nachweislich wirksam und wirtschaftlich ist. Es wäre fachlich und rechtlich fragwürdig, wenn 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 würde. Dies würde dem Prinzip der umfassenden Interessenabwägung und der Verhältnismässigkeit widersprechen. Der Verbau von lärmarmem Belag als Massnahme ist in vielen Fällen unverhältnismässig, wenn die notwendige Lärmreduktion mit der weitaus kostengünstigeren Variante der Geschwindigkeitsreduktion ebenfalls erreicht werden kann. 2. Die mit der vorgeschlagenen Priorisierung von lärmarmen Belägen gegenüber Geschwindigkeitsreduktionen aufgestellte Prämisse, dass es sich um zwei gleich wirksame Massnahmen zur Emissionsbegrenzung an der Quelle handelt, trifft im urbanen Raum nicht zu: Einerseits wird nicht berücksichtigt, dass eine Geschwindigkeitsreduktion nicht nur aus Lärmschutzgründen eine wirksame Massnahme darstellt, sondern 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, Flächengewinne). Andererseits hängen Wirkung und Dauerhaftigkeit von lärmarmen Belägen stark von den örtlichen Gegebenheiten wie Verkehrsmengen, klimatische Faktoren, Strassengeometrien und Geschwindigkeiten ab. Die im erläuternden Bericht angegebenen Wirkungen solcher Beläge stellen Maximalwerte dar, wie sie nur unter idealen Voraussetzungen erzielt werden können. Solche Wirkungen können im innerstädtischen Bereich mit den heute verfügbaren Typen nicht erreicht werden. Kommt hinzu, dass der Einbau der wirksamsten, lärmarmen 			

Belägen im städtischen Raum diversen **technischen Einschränkungen** unterliegt (vgl. Ausführungen bei Punkt 6).

3. Die Priorisierung lärmarmer Beläge führt für die Städte aufgrund der verkürzten Lebensdauer gegenüber konventionellen Belägen zu **erheblichen Mehrkosten** (vgl. Ausführungen zu Punkt 6) 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.
4. Die vom Bundesrat vorgeschlagene Formulierung **widerspricht Art. 11 des USG**, wonach für die Lärmbekämpfung **prioritär Massnahmen an der Quelle** vorzusehen sind. Im Bereich Lärmschutz würde mit der bundesrätlichen Formulierung Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (z.B. Lärmschutzwände) gegenüber Massnahmen an der Quelle (Geschwindigkeitsreduktionen) Vorrang gegeben. Dem Bundesrat geht es aber um die gezielte Priorisierung von lärmmarmen Belägen gegenüber Geschwindigkeitsreduktionen. Falls an der Ergänzung festgehalten wird, brauchte es eine entsprechende Ergänzung.
5. Mit einer einseitigen Priorisierung lärmarmer Beläge werden die **Potenziale der E-Mobilität zur Lärmreduktion verspielt**, denn diese werden erst bei tieferen Geschwindigkeiten (bzw. in Kombination von Tempo 30 und lärmmarmen Belägen) voll ausgeschöpft.
6. Eine starre Priorisierung von lärmmarmen Belägen gegenüber Temporeduktionen leistet keinen Beitrag zur angestrebten Hierarchie des Strassennetzes. Im Gegenteil: Wird die Einführung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen auf «verkehrsorientierten» Strassen erschwert, kann dies zu einem folgensweren Widerspruch führen: Auf planerisch übergeordneten Strassen mit hohen Verkehrsbelastungen (z.B. kantonalen Hauptverbindungsstrassen) reichen lärmmarme Beläge für die Einhaltung der Lärmgrenzwerte im städtischen Raum meist nicht aus, weshalb auf diesen Abschnitten auch mit der neuen Regelung Geschwindigkeitsreduktionen aus Lärmschutzgründen zulässig wären. Auf tiefer klassierten Strassen, die weniger stark befahren und dadurch weniger stark lärmbelastet sind (z.B. regionale Verbindungsstrassen), reicht ein lärmarmer Belag unter Umständen zur Einhaltung der Grenzwerte bereits aus, wodurch Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ausgeschlossen wäre. Daraus würde eine widersprüchliche Situation resultieren, nämlich Tempo 30 auf den Strassen mit dem meisten Verkehr und Tempo 50 auf weniger stark belasteten Strassen. Dies würde in der vorgebrachten Logik die **angestrebte Hierarchie im Strassennetz aushebeln**.
7. Eine temporäre Umsetzung von Tempo 30 bis zum Einbau eines lärmmarmen Belags, sowie sie im erläuternden Bericht beschrieben wird, führt in den Städten zu unnötigen Mehrkosten. Zudem ist ein solches Szenario in den vorgeschlagenen Änderungen gar nicht abgebildet.

Antrag: Verzicht auf die Ergänzung in Art. 108 Abs. 2 Bst. d E-SSV

Eventualiter: Falls an der Ergänzung festgehalten wird, ist sie zumindest wie folgt zu ändern, um die Konformität mit den Bestimmungen des USG herzustellen und den Eingriff in die Gemeindeautonomie zu mindern: *«d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige und mit verhältnismässigen Mitteln anders nicht vermeidbare Umweltbelastung wie Lärm oder Schadstoffe vermindert werden*

<p><i>kann; dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit und der prioritären Emissionsbegrenzung an der Quelle zu wahren.»</i></p>

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

- | |
|--|
| <p>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)?</p> |
|--|

<input checked="" type="checkbox"/> JA
--

<input type="checkbox"/> NEIN

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

<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>

<p>Die Mehrheit der Städte ist mit dieser Änderung im Sinne einer Klarstellung von bereits geltenden Regelungen einverstanden. Der Einbezug von Tempo-30-Abschnitten auf «verkehrsorientierten» Strassen in bestehende Tempo-30-Zonen ist sinnvoll und wichtig, um dadurch die Signalisation für die Verkehrsteilnehmenden zu vereinfachen. Es entspricht der heutigen Praxis, dass dabei der bestehende Charakter der «verkehrsorientierten» Strasse und die Vortrittsverhältnisse nicht verändert werden. Ein wichtiges Anliegen ist, dass es auch mit der Ergänzung gemäss Art. 1a E-UVEK-Vo möglich bleiben muss, Tempo-30-Bodenmarkierungen auch auf «verkehrsorientierten» Strassen zu verwenden.</p>

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:

Aus Sicht der Städte sind lärmarme Beläge eine geeignete Massnahme, um Lärmemissionen an der Quelle zu reduzieren. Sie bauen lärmarme Beläge überall dort ein, wo ein Sanierungsbedarf besteht und ein lärmarmen Belag technisch, betrieblich und finanziell sinnvoll und verhältnismässig ist. Allerdings lehnen die Städte grossmehrheitlich eine Verpflichtung zum Einbau eines lärmarmen Belags auf «verkehrsorientierten» Strassen ab. Dies aus folgenden Gründen:

1. Eine «Verkehrsorientierung» sagt noch nichts über die Lärmbelastung aus. Auf denjenigen Abschnitten, **auf denen kein Schutzbedürfnis** besteht, wo also keine Menschen von überschrittenen Lärmgrenzwerten betroffen sind, macht **eine starre Verpflichtung** zum Einsatz eines lärmarmen Belags aufgrund von Mehrkosten und technischen Nachteilen gegenüber konventionellen Belägen **keinen Sinn**.
2. Art. 8 Abs. 1 LSV sieht vor, dass bei der Änderung einer Strasse Lärmemissionen so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. **Bereits die geltende Lärmschutzverordnung verpflichtet damit die Städte, beim Ersatz von Strassenbelägen den Einbau eines lärmarmen Belags zu prüfen** und einen solchen einzubauen, sofern sich die 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 und würde zu stark in die **Planungshoheit der Gemeinden, Städte und Kantone** eingreifen.
3. 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. Im urbanen Raum beeinträchtigt jede **zusätzliche Baustelle** das Verkehrssystem sowie die ansässige Bevölkerung und das Gewerbe.
4. Der Einbau von lärmarmen Belägen verursacht in den Städten **Mehrkosten**, die im erläuternden Bericht nicht angemessen abgebildet sind. Aktuell liegen die Kosten eines lärmarmen Belags im städtischen Kontext rund 25% höher als bei einem konventionellen Belag, dies ohne Einbezug der Mehrkosten aufgrund der begrenzten Lebensdauer. Bei einer breiten Anwendung auf einem grossen, städtischen Strassennetz entstehen Mehrkosten in Millionenhöhe, die für viele Städte untragbar und inakzeptabel sind.
5. Neben den im erläuternden Bericht erwähnten **Einschränkungen für den Einbau von lärmarmen Belägen**, insbesondere die Hang- und Höhenlagen, gibt es diverse weitere Faktoren, welche einen Einbau einschränken oder gar verunmöglichen. Dazu zählen insbesondere starke Belastungen mit hohen Schub- oder Scherkräften sowie das Vorhandensein von Tramgeleisen. Im Bereich von Tramgeleisen und stark belasteten Busstrecken können die wirksamsten

lärmmarmen Beläge (SDA-4), wie sie erläuternden Bericht propagiert werden, nicht eingesetzt werden, weil sie in diesem Kontext zu wenig dauerhaft sind. Im innerstädtischen Kontext kommt deshalb oftmals nur der Einbau eines Belags vom Typ AC-8 mit lärmindernder Wirkung (1 dB[A]) in Frage. Gemessen an den Erfahrungen aus den Städten erscheint die im erläuternden Bericht angegebene Wirkung von lärmarmen Belägen deshalb als zu optimistisch.

Antrag: Verzicht auf Art. 8a E-LSV

Eventualiter: Falls am neuen Artikel festgehalten werden sollte, ist er zumindest folgendermassen zu ergänzen, um die notwendige Flexibilität zu schaffen:

Variante 1: *«Werden innerorts verkehrsorientierte Strassen errichtet oder wird innerorts der Strassenbelag auf verkehrsorientierten Strassen ersetzt, so ist, **sofern die Emissionsgrenzwerte überschritten sind, ein geeigneter lärmarmen Strassenbelag einzubauen zu prüfen, ob der Einbau eines geeigneten lärmarmen Strassenbelags sinnvoll ist.** Das BAFU empfiehlt geeignete Strassenbeläge.»*

Variante 2: *«Werden innerorts verkehrsorientierte Strassen errichtet oder wird innerorts der Strassenbelag auf verkehrsorientierten Strassen ersetzt, so ist, **sofern die Emissionsgrenzwerte überschritten sind und soweit dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist, ein geeigneter lärmarmen Strassenbelag einzubauen.** Das BAFU empfiehlt geeignete Strassenbeläge.»*

Gemessen an den Erfahrungen aus den Städten muss **Kapitel 3 des erläuternden Berichtes angepasst werden**, um die Wirkung von lärmarmen Belägen zu relativieren respektive um deren Abhängigkeit von den örtlichen Rahmenbedingungen aufzuzeigen. Zudem erscheint es nicht korrekt, die Wirkung des bestmöglichen Falls von lärmarmen Belägen mit einem widerrechtlichen Zustand auf Tempo-30-Strecken (Nichteinhaltung der signalisierten Maximalgeschwindigkeit) zu vergleichen. Der SSV beantragt deshalb folgende Anpassung von Abschnitt 3 des erläuternden Berichts:

*«~~Sie bewirkt eine mindestens gleichwertige Lärmreduktion wie eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h, kann sie aber bis zum Ende ihrer Nutzungsdauer im Einzelfall deutlich übertreffen. Mit einer Temporeduktion um 20 km/h kann die Lärmbelastung um rund 3 dB(A) für den Mittelungspegel reduziert werden. Diese Wirkung setzt aber voraus, dass nicht bloss die Geschwindigkeitssignale geändert werden, sondern die effektiv gefahrene Geschwindigkeit auch tatsächlich reduziert wird.~~ Lärmarme Beläge verlieren zwar mit der Zeit einen Teil ihrer akustischen Wirkung, **können unter gewissen Voraussetzungen den Lärm aber am Ende der Nutzungsdauer immer noch um rund maximal 3 dB(A) reduzieren.** Sie haben gleichzeitig den Vorteil, dass sie im Neuzustand den Lärm gegenüber herkömmlichen Belägen um etwa **maximal 8 dB(A)** mindern können.»*

Ausserdem sollte im erläuternden Bericht ergänzt werden, dass die Aufzählung der einschränkenden Rahmenbedingungen nicht abschliessend ist, oder die weiteren Einschränkungen sollten explizit genannt werden.

Schliesslich weist der Städteverband die Aussage im erläuternden Bericht zurück, dass der Einbau von lärmarmen Belägen im Vergleich zu konventionellen Belägen nur leicht höhere Kosten für die öffentliche Hand verursacht. Gestützt auf die Erfahrungen aus den Städten muss im urbanen Kontext von deutlich höheren Kosten ausgegangen werden.

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Bundesamt für Umwelt (BAFU) geeignete lärmarme Strassenbeläge empfiehlt (Art. 8a E-LSV)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die meisten Städte sind mit diesem Vorschlag einverstanden und begrüßen solche Empfehlungen, wenn sie auf einer unverbindlichen Basis fachliche Unterstützung bieten und zur Qualitätssicherung beitragen. Aus Sicht der Städte ist wichtig, dass die ortsspezifischen Einschränkungen (Verkehrsbelastung, Vorhandensein von Tramgeleisen, Exposition, Steigung, klimatische Situation, angrenzende Beläge, Parkierung, etc.), die im städtischen Raum besonders zum Tragen kommen, ausreichend berücksichtigt werden. Die entsprechenden Fachstellen sollen in die Erarbeitung dieser Empfehlungen einbezogen werden.</p> <p>Trotz des inzwischen verbreiteten Einsatzes sind lärmarme Strassenbeläge nach wie vor ein relativ neues Produkt. Das Potenzial, durch fachgerechten Einbau und Unterhalt sowohl die akustische als auch die mechanische Haltbarkeit zu verlängern, sollte unbedingt weiter ausgeschöpft werden. Die Städte begrüßen Investitionen in Forschung und Weiterentwicklung, die vom Bund zu koordinieren und zu fördern sind. Zentrale Themen sind dabei die Verlängerung der akustischen und mechanischen Haltbarkeit, die Definition und Optimierung akustisch relevanter Einbauparameter, die Verbesserung des Unterhalts (Reinigung und Mikroschleifen), die Entwicklung geeigneter lärmarmen Strassenbeläge für stark frequentierte Abschnitte und für weitere spezielle Situationen sowie das Recycling der verwendeten Baustoffe.</p> <p>Einige Städte lehnen neue Empfehlungen zu lärmarmen Belägen ab, da aus ihrer Sicht eine zusätzliche Vereinheitlichung durch den Bund die notwendige Flexibilisierung bei der Wahl geeigneter Beläge und der Eigenverantwortung der lokalen Behörden nicht gerecht werden würde.</p>		