



Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger

«Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern» Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☐ Verband ☒ Organisation ☐ Übrige

Absender:

Public Health Schweiz

Dufourstrasse 30

3005 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 geplante Einschränkung der Möglichkeit Tempo 30 innerorts einzuführen wäre nicht nur ein unnötiger und unverhältnismässiger Eingriff in die Gemeindeautonomie und in die Planungshoheit der Kantone, sondern ginge auch stark zulasten der Verkehrssicherheit, insbesondere des Fuss- und Veloverkehrs, der Gesundheit der Bevölkerung und des Klimaschutzes. Mit der Pflicht, dass Gemeinden und Kantone in Zukunft nicht mehr die zweckmässigste, verhältnismässigste und kostengünstigste Massnahme zum Lärmschutz treffen dürften, um das in der Bundesverfassung verankerte Lärmschutz-Ziel zu erreichen, sondern zwingend lärmarme Beläge einbauen müssten, schießt der Bundesrat in seinem Vernehmlassungsvorschlag weit über das Ziel der Motion Schillinger hinaus. Was einen kleinen Teil der Verkehrsteilnehmenden ein paar Sekunden kostet, bringt unerwünschte Folgen für alle: unnötige und verfassungsmässig fragwürdige Einschränkung des Handlungsspielraums von Städten und Kantonen, mehr Aufwand, höhere Kosten, Behinderung der Umsetzung des Volksbeschlusses zum Veloweggesetz, mehr Baustellen (da die gesetzlichen Vorgaben zum Lärmschutz dann mit baulichen Massnahmen erreicht werden müssten), weniger Gesundheitsschutz für die Bevölkerung und Schwächung der Strassenhierarchie. Zudem werden auf Tempo-50-Strecken innerorts jedes Jahr 1900 Personen schwer verletzt, 80 kommen ums Leben. Mindestens ein Drittel dieser schweren Unfälle liesse sich durch die Einführung von Tempo 30 verhindern. Dies entspricht auch dem Ziel der des Bundesamtes für Strassen, bis 2030 die Zahl der Schwerverletzten

und Toten im Strassenverkehr noch einmal deutlich zu senken. Die schwächsten Verkehrsteilnehmenden – Kinder, ältere Menschen und alle Verkehrsmittel ohne Aufprallschutz und Airbags – sind dabei am stärksten betroffen.

Massnahmen für Lärmschutz in Gefahr

Die von der neuen Regelung betroffenen lärmbelasteten Strassen wären diejenigen Strassenabschnitte im Innerortsbereich mit hohem Verkehrsaufkommen und angrenzenden Wohngebäuden, in denen die Lärmgrenzwerte überschritten werden. Für diese stark befahrenen Innerortsstrassen muss weiterhin Tempo 30 als günstigste Lärmschutzmassnahme möglich sein, um die Bevölkerung vor den weitreichenden gesundheitlichen Folgen zu schützen. In der Schweiz sind rund eine Million Menschen von übermässigem Lärm betroffen, wobei 90 % davon in Städten und Agglomerationen leben ([BAFU, 5.11.2018: Eine Million Menschen sind noch immer übermässigem Verkehrslärm ausgesetzt](#)). Hauptverursacher ist der Strassenverkehr. Übermässiger Strassenlärm führt gemäss Bundesamt für Umwelt erwiesenermassen nicht nur zu einer Beeinträchtigung der Konzentration und der Leistung und Schlafstörungen, sondern auch zu Bluthochdruck und Herz-Kreislauf-Krankheiten ([BAFU: Indikator Lärm](#)). Temporeduktionen erhöhen somit die Lebens- und Aufenthaltsqualität. Sie unterstützen auch die Förderung von Velo- und Fussverkehr, und damit die Bewegung, was wiederum der Gesundheit dient. Zudem führt ein niedrigeres Tempo, wie oben ausgeführt, nachweislich zu weniger Verkehrstoten und -verletzten. Der teure, aufwändig zu installierenden und häufig zu wechselnde lärmarme Belag hat all diese Vorzüge nicht.

Fehlender Zusammenhang zwischen Priorisierungsvorschrift und Strassenhierarchie

Die Vorschrift zur Priorisierung lärmarmen Beläge leistet keinen Beitrag zum Hauptanliegen des Motionärs, die Sicherung der Strassenhierarchie. Der Bundesrat konnte weder im erläuternden Bericht noch in seiner Antwort auf die Frage von Michael Töngi (Fragestunde: 25.7839) diesen Zusammenhang begründen. Gleichzeitig anerkennt der Bundesrat im erläuternden Bericht, dass Tempo 30 erfolgreich zur Verbesserung des Verkehrsflusses eingesetzt wird, wodurch die Hierarchie des Strassennetzes gestärkt werden kann.

Zusätzliche Baustellen führen zu Ausweichverkehr und gefährden Velofahrende

Die Flüsterbeläge, welche neu priorisiert werden sollen, müssen doppelt so häufig ersetzt werden wie herkömmliche Beläge. Das führt zu zusätzlichen Baustellen, die eine Belastung für Anwohnende darstellen und auch den Langsamverkehr behindern und gefährden, den es auch aus gesundheitlichen und Klimaschutzgründen zu fördern gilt. Die Baustellen führen zudem zu Stau. Der damit verbundene Ausweichverkehr in die Nebenstrassen, führt zu Mehrverkehr und Lärm und kann sich negativ auf die Wohnbevölkerung in den Quartieren auswirken. Der oft postulierte Ausweichverkehr durch die Einführung von Tempo 30 ist demgegenüber in der Regel zu keinem nennenswerten Ausweichverkehr.

Veloinfrastruktur fördert Strassenhierarchie

Der im Vergleich zum MIV flächeneffizientere Veloverkehr leistet in den stark belasteten Agglomerationen einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung von Verkehrsfluss und der Strassenhierarchie. Die Behinderung der Kantone und Gemeinden bei der Umsetzung des Veloweggesetzes hätte die gegenteilige Wirkung. Zahlen aus der Schweiz und Europa belegen, dass durchgängig sichere Velowegnetze die Veloanteile in kurzen Zeiträumen verdoppeln und damit das Strassennetz vom MIV

entlasten können. So stieg der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr in der Stadt Bern zwischen 2010 und 2021 von 10.8 auf 19.2 Prozent, in Paris vervielfachte er sich gar zwischen 2018 und 2023 von drei auf elf Prozent, in vielen Städten sind die Entwicklungen ähnlich. Aus diesen Gründen würde in einer Gesamtbetrachtung <u>die Priorisierung von lärmar- men Belägen gegenüber Tempo 30 die Strassenhierarchie schwächen</u>, statt sie zu stärken. Wir sind daher der Auffassung, dass die Anliegen der Motion 21.4516 Schil- liger mit den vorgelegten Revisionsvorschlägen nicht angemessen umgesetzt wer- den.
--

2. Änderung der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21)

2. Sind Sie mit der Regelung einverstanden, wonach bei einer Temporeduktion auf verkehrorientierten Strassen die Hierarchie des Strassennetzes gewährleistet bleiben muss (Art. 108 Abs. 1 E-SSV)?		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Sicherung der Strassenhierarchie ist im Interesse von Kantonen, Gemeinden und Bevölkerung. Damit wird auch ein Ausweichen des Autoverkehrs auf bisher MIV-arme Veloverbindungen verhindert. Es ist daher richtig und wichtig, dass diese Funktion bei einer Temporeduktion erhalten bleibt. Die Forschung und die Rechtsprechung (vgl. Bundesgerichtsentscheid Münsingen) zeigen, dass mit Tempo 30 der Verkehrsfluss und die Leistung bei grosser Verkehrsbelastung verbessert und damit die Hierarchie des Strassennetzes nicht nur erhalten, sondern verbessert werden kann. Reisezeitverluste für den MIV liegen lediglich bei 2 - 4 % der Fahrzeit tagsüber bzw. 4 - 7 % nachts, selbst wenn sämtliche Innerortsabschnitte auf Tempo 30 reduziert würden. (Planungsbericht des Büros EBP, 2024)		

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: Mit der Signalisierung von Tempo 30 auf verkehrorientierten Strassen sollen die Verkehrssicherheit erhöht, der Lärm vermindert oder der Verkehrsfluss verbessert werden, ohne dass dabei die Verkehrsorientierung beeinträchtigt wird. Es ist zweckmässig, wenn Gemeinde und Kanton im konkreten Projekt eine entsprechende Prüfung im Rahmen des Gutachtens vornehmen. Der entsprechende Nachweis soll basierend auf Erfahrungswerten, mit bewährten Methoden und mit verhältnismässigem Aufwand durchführbar sein. <u>Vorschlag für eine Ausnahmeregelung:</u> Die Prüfung der Strassenhierarchie im Rahmen des Gutachtens muss nur in Fällen nachgewiesen werden, in denen ein begründeter Verdacht besteht, dass eine Verkehrsorientierung nicht gewahrt bleibt.		

	Begründung: Damit soll ein unnötiger Zusatzaufwand vermieden werden. Die Sicherung der Strassenhierarchie bleibt dabei gewährleistet.
--	---

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: Diese Änderung hätte zur Folge, dass Gemeinden und Kantone nicht mehr die geeignetste Methode anwenden dürften, sondern nur die Methode (lärmarme Beläge), die ihnen vom Bund vorgeschrieben wurde. Dieser Massnahmenzwang bringt eine Vielzahl von Nachteilen mit sich, ohne dass damit das Hauptanliegen der Motion umgesetzt wird. Unnötige Einschränkung des Handlungsspielraums mit negativen Folgen Damit die Gemeinden und Kantone die anstehenden Herausforderungen optimal auf die örtlichen Verhältnisse angepasst und im Interesse der Bevölkerung umsetzen können, benötigen sie entsprechenden Handlungsspielraum. Die Verpflichtung für lärmarme Beläge schränkt diesen unnötig ein und führt zu <u>Mehrkosten, Verzögerungen und zusätzlichem Aufwand</u>. Für die Wahl der zweckmässigsten, verhältnismässigen und kostengünstigen Massnahmen muss der Einsatz von lärmarmen Belägen oder Tempo 30 fallweise beurteilt werden. In einer gesamtheitlichen Projektplanung berücksichtigen Kanton und Gemeinden nebst der Lärmproblematik auch weitere Herausforderungen wie die effizientere Nutzung der Flächen, Klimaschutz und Hitzeminderung, Förderung eines bewegungsfreundlichen und gesundheitsfördernden Umfelds. Die Erfahrungen und die vorliegenden Forschungsberichte zeigen auf, dass die Kantone jeweils sehr verantwortungsvoll und im Interesse der Bevölkerung handeln, wenn sie Tempobeschränkungen auf verkehrsorientierten Strassen einführen (vgl. auch Forschungsbericht der SVI im Auftrag des ASTRA, «Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen – Einsatzgrenzen und Umsetzung»). In einer Gesamtbeurteilung ist zu berücksichtigen, dass die Wirkung von lärmarmen Belägen innert weniger Jahre stark nachlässt. Der spezielle Belag muss regelmässig gereinigt und öfter erneuert werden (doppelt so häufig). Der Erläuterungsbericht schreibt hierzu: «Lärmarme Beläge verlangen die gleichen Einbauschritte wie konventionelle Beläge, müssen aber öfter gewechselt werden, damit die akustische Wirkung erhalten bleibt. Die <u>häufigere Bautätigkeit</u> führt für die öffentliche Hand zu höheren Kosten.» Nebst den höheren Kosten behindern Baustellen den Langsamverkehr und provozieren – anders als die Einführung von Tempo 30 – zu <u>Ausweichverkehr in die Quartiere</u>. Zielkonflikt: Sicherheit Fuss- und Veloverkehr Die zwingende Priorisierung von lärmarmen Belägen hätte <u>negative Folgen für die Sicherheit</u>. Beim Einsatz von lärmarmen Belägen anstelle von Tempo 30 fällt auch der damit einhergehende Sicherheitsgewinn weg. Dieser liegt im Mittel bei 38 % weniger schwer oder tödlich Verletzten (Quelle, bfu, MEVASI-Datenbank). Innerorts sind davon vor allem die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden wie Velofahrende		

oder Zu-Fuss-Gehende – insbesondere Schulkinder und ältere Menschen – betroffen.

In seiner strategischen Ausrichtung hat sich das Bundesamt für Strassen Astra im Bereich Verkehrssicherheit das Amtsziel gesetzt, bis 2030 die Zahl der Toten auf maximal 100 pro Jahr, beim Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) auf maximal 25 zu reduzieren. Im Jahr 2024 starben auf Schweizer Strassen: 20 Velofahrende, 25 E-Bike-Lenkende, 3 Personen auf Fahrzeug ähnlichen Geräten und 48 zu Fuss Gehende. Die Depriorisierung von Tempo 30 läuft dem Ziel des ASTRA diametral entgegen.

Zielkonflikt: Klimaverträgliche Mobilität

Bis 2050 sollen in der Schweiz die Treibhausgasemissionen auf netto null gesenkt werden. Die Schweizer Stimmberechtigten haben sich an der Urne mit 59,1% für die Klimaneutralität ausgesprochen. Die Erfahrungen in vielen Ländern in Europa belegen, dass mit der Einführung von Tempo 30 das zu-Fuss-Gehen und Velofahren attraktiver werden und die Anteile der klimaneutralen Mobilität in hohem Masse zugenommen haben. Da in urbanen Gebieten, wo die Mehrheit der Bevölkerung lebt, immer noch 10% der Autowege nicht länger als 1km und knapp 30% nicht länger als 3km sind, gibt es ein beträchtliches Potential zur Verlagerung auf nicht-motorisierte Verkehrsmittel oder öV, mit einer positiven Auswirkung auf Staus, Luft- und Lärmbelastung. Die De-Priorisierung von Tempo 30 läuft hier dem Volksauftrag diametral entgegen.

Zielkonflikt: Veloweggesetz

Der Bundesbeschluss Velo, auf dem das Veloweggesetz fusst, wurde vom Volk mit 73,6% Ja-Stimmen angenommen. Die Umsetzung dieses deutlichen Volksauftrags, darf keinesfalls mit einer neuen Priorisierungspflicht gefährdet werden. Die von der neuen Regelung betroffenen Strassen befinden sich im Innerortsgebiet mit hohem Verkehrsaufkommen und angrenzenden lärmbelasteten Wohngebäuden. Diese stark befahrenen Strassen werden von Velofahrenden mitbenutzt und beinhalten wichtige Teilstücke für ein zusammenhängendes sicheres Velowegnetz. Tempo 30 verschafft Platz für velogerechte Infrastrukturen, weil der begrenzte Strassenraum dank tieferen Tempi effizienter genutzt werden kann. Wenn die Geschwindigkeitsreduktion als primäre Lärmschutzmassnahme nicht mehr zugelassen ist, wird der Aufbau eines sicheren, durchgehenden Velonetzes und damit die Umsetzung des Veloweggesetzes gefährdet. Dies ist aus Sicht der öffentlichen Gesundheit kontraproduktiv: Damit wird es den Kantonen, Gemeinden und Städten erschwert, ein bewegungsförderliches und damit gesundheitsförderndes Umfeld für ihre Bevölkerung zu schaffen.

Kein Beitrag zur Stärkung der Strassenhierarchie

Die Vorschrift zur Priorisierung trägt nicht zur Umsetzung des Hauptanliegens des Motionärs, der Sicherung der Strassenhierarchie, bei.

Der Bundesrat anerkennt in seinem Erläuterungsbericht, dass mit Tempo 30 der Verkehrsfluss verbessert werden kann: «Geschwindigkeitsherabsetzungen können durchaus auch direkt den Interessen des motorisierten Verkehrs entsprechen, insbesondere wenn damit Unfälle vermieden oder der Verkehrsfluss verbessert werden können». Weil der Einbau und der doppelt so häufige Wechsel von lärmarmen Belägen zu mehr Baustellen und zu mehr Stau führt, würde in einer Gesamtbetrachtung die Priorisierung von lärmarmen Belägen die Strassenhierarchie schwächen, statt sie zu stärken.

Undemokratisches Vorgehen

Die Regelung wichtiger Änderungen auf Verordnungsstufe erachten wir als undemokratisch, da dadurch die Möglichkeit des Referendums umgangen wird. Wir erinnern an dieser Stelle daran, dass die überwiesene Motion Schilliger den Bundesrat beauftragt, "die Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) so

	anzupassen, dass die Hierarchie und die verschiedenen Funktionen des Schweizer Strassennetzes innerorts und ausserorts respektiert werden." Die Missachtung der Gemeindeautonomie untergräbt den Volkswillen in den Dörfern und Städten. Von der örtlichen Verkehrsgestaltung ist primär die ansässige Bevölkerung betroffen, welche dort lebt und täglich auf diesen Strassen unterwegs ist.
--	---

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: Diese Klarstellung ist richtig und wichtig. Damit kann ein optimaler Verkehrsfluss und die Sicherung der Strassenhierarchie erreicht werden und gleichzeitig die Signalisation vereinfacht werden. Sie entspricht der gängigen Praxis der Strassenverkehrsfachleute.		

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: Heute gilt: Bei Überschreitung der Lärmschutzgrenzwerte sind die Strasseneigentümer heute zu einer Lärmsanierung an der Quelle verpflichtet. Tempo 30 hat sich dabei als <u>effektive, verhältnismässige und kostengünstige Massnahme</u> zur Lärmbekämpfung an der Quelle etabliert, was auch von der Rechtsprechung bis und mit Bundesgericht bestätigt wurde. Zudem fördert Tempo 30 (im Vergleich zu lärmarmen Belägen) die Sicherheit von Velofahrenden sowie ihre Koexistenz mit dem restlichen Strassenverkehr und fördert so ein bewegungsfreundliches und gesundheitsförderndes Umfeld. Die Pflicht für lärmarme Beläge hätte zur Folge, dass lärmarme Beläge einseitig bevorzugt würden, zu Lasten von Tempo 30. Damit fallen aber auch alle Vorteile von Tempo 30 weg, die die Gesundheit der Bevölkerung stärken, wie Reduktion von Schadstoffen, fördern der Aufenthaltsqualität, Schaffung eines bewegungsfördernden Umfelds. Bei der Evaluation muss deshalb <u>weiterhin zwingend</u> auch Tempo 30 als mögliche Lärmschutzmassnahme geprüft werden. Diese Prüfungspflicht ist zweckmässig und könnte auf lärmarme Beläge ausgeweitet werden (vgl. Antrag unten).		

	➔ Antrag: Die bestehende Prüfungspflicht (für Tempo 30) wird auf lärmarme Beläge ausgeweitet. Begründung: Mit einer Prüfungspflicht werden Gemeindeautonomie und das kantonale Planungsrecht nicht übersteuert und die Strasseneigentümer können sich für die zweckmässigste und verhältnismässigste Massnahme entscheiden.
--	---

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:		