



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

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Velokonferenz Schweiz

Hirschengraben 2

3011 Bern

info@velokonferenz.ch

Wichtig:

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

1. Allgemein

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

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

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Velokonferenz Schweiz setzt sich als nationale Fachorganisation für eine sichere, attraktive und durchgängige Infrastruktur für den Veloverkehr ein. Temporeduktionen sind aus Sicht der Velokonferenz ein zentraler und wirtschaftlich effizienter Hebel, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Ziele des Veloweggesetzes des Bundes – insbesondere die Verdoppelung der per Velo zurückgelegten Wege und Kilometer – zu erreichen. Die Praxishilfe Velowegnetzplanung und die neue Grundnorm Veloverkehr regeln die Bedürfnisse des Veloverkehrs für die Netzplanung sowie in Bezug auf die Führungsform. Die Wahl der in Bezug auf die Sicherheitsanforderungen des Veloverkehrs geeignete Führungsform ist dabei abhängig von der signalisierten Geschwindigkeit und der Menge des motorisierten Verkehrs.

Temporeduktionen gehören sowohl innerorts wie auch ausserorts zu den wirksamsten Massnahmen, um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Insbesondere dort, wo aufgrund topografischer oder baulicher Gegebenheiten keine baulichen Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs möglich sind, stellen sie eine entscheidende Handlungsoption dar. Die Velokonferenz weist darauf hin, dass gerade im Siedlungsgebiet auf verkehrsorientierten Strassen die Spielräume für bauliche Massnahmen begrenzt sind – Geschwindigkeitsanpassungen sind hier oft die einzige kurzfristig realisierbare Lösung.

	<p>Mit den vorliegenden Revisionsvorschläge zur Umsetzung der Motion Schilliger erreicht der Bundesrat das Hauptanliegen des Motionärs, die Sicherung der Strassenhierarchie nicht. Die Velokonferenz Schweiz beurteilt die vorgeschlagenen Änderungen kritisch, da sie keine inhaltliche Verbesserung bringt, jedoch neue Unsicherheiten und Vollzugsprobleme schafft. Die geplanten Revisionen dürfen nicht dazu führen, dass bewährte Verfahren geschwächt oder verzögert werden. Sie würden die Umsetzung des Veloweggesetzes, das auf eine sichere und durchgängige Infrastruktur abzielt, direkt beeinträchtigen. Bereits heute zeigt sich, dass diese Motion negative Auswirkungen auf kommunaler Ebene hat: Projekte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Lärmminderung werden verzögert, laufende Arbeiten blockiert, zusätzliche Ressourcen gebunden und Rechtsunsicherheit geschaffen.</p> <p>Die Velokonferenz Schweiz fordert, dass die bewährte Regelung beibehalten und die bestehenden Vollzugskompetenzen der Kantone und Gemeinden nicht eingeschränkt werden. Eine unnötige Verkomplizierung der Rechtslage würde die Umsetzung sicherheitsrelevanter und lärmreduzierender Massnahmen gefährden.</p> <p>Die zur Vernehmlassung vorgeschlagene Umsetzung der Motion Schilliger konterkariert die Ziele des Veloweggesetzes. Temporeduktionen sind ein zentrales und verhältnismässiges Instrument für eine sichere, lebenswerte und klimaverträgliche Mobilität – und müssen als solches gestärkt, nicht geschwächt werden.</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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Sicherung der Strassenhierarchie ist im Interesse der Mitglieder der Velokonferenz Schweiz. Es ist daher richtig und wichtig, die Hierarchie des Strassennetzes zu wahren.		

Mit dem im Revisionsvorschlag neu eingefügten Bezug auf die durch die Planungsbehörden festgelegte Strassenhierarchie (Art. 108 Abs. 1) wird eine direkte Verknüpfung zwischen Netzfunktion und signalisierten Geschwindigkeiten geschaffen, die bisher in den Rechtsgrundlagen (Art. 32, Abs. 2 SVG, resp. Art. 4a VRV) für Innerortsbereiche nicht bestand (Prinzip: Generell 50). Die Hierarchie des Strassennetzes gilt es sicherzustellen. Entscheidend für die Netzhierarchie (sowie der Vermeidung von Ausweichverkehr in die Wohnquartiere) ist jedoch nicht die signalisierte Geschwindigkeit, sondern die bauliche und gestalterische Ausgestaltung der Strasse. Der erläuternde Bericht zur Vernehmlassung hält zudem korrekterweise fest, dass „die Verkehrsabwicklung auf (...) den verkehrsorientierten Strassen sogar dann deutlich effizienter erfolgt, wenn die zulässige Geschwindigkeit nicht (...) höher ist als auf dem untergeordneten Netz (...)“ Zu diesem Schluss kommt auch die SVI-Forschung 2015/004 (2019) zu den Einsatzgrenzen von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen, welche in der Synthese zudem auch darauf hinweist, dass eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50km/h auf 30 km/h in der Regel keinen massgebenden Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Strecke hat. Die Leistungsfähigkeit wird

	massgeblich durch Verkehrsstärke sowie im innerörtlichen Bereich durch die Knoten und dessen Steuerung beeinflusst.		
--	---	--	--

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
--	-----------------------------	--	--

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Gemäss Art. 4a VRV gilt innerorts eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Art. 108 SSV legt die Voraussetzungen für Abweichungen nach oben oder unten fest. Gemeinden und Kantone können, gestützt auf Gutachten, prüfen, ob eine Anpassung der Geschwindigkeit nötig, zweckmässig und verhältnismässig ist oder ob Alternativen bestehen. Diese Regelung hat sich in der Praxis bewährt. Die kantonalen und kommunalen Behörden halten sich an diese Vorgaben, was wiederholt in der Rechtsprechung bestätigt und in den parlamentarischen Beratungen anerkannt wurde. Städte und Gemeinden haben zudem ein eigenes Interesse an einer funktionierenden Netzhierarchie, die mit den geltenden Rahmenbedingungen sichergestellt ist (vgl. Offenen Brief des Städte- und Gemeindeverbandes an Bundesrat Rösti, welcher von diversen Mitgliedern der Velokonferenz unterzeichnet wurde).</p> <p>Städte und Gemeinden – häufig in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen – sind am besten in der Lage, lokale Gegebenheiten zu beurteilen und Abweichungen sachgerecht zu begründen. Sie benötigen dafür einen ausreichenden Handlungsspielraum, um im Rahmen der Verhältnismässigkeit geeignete Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung und zur Sicherstellung eines effizienten Verkehrs umzusetzen.</p> <p>Obwohl der Begleitbericht festhält, dass sich die Handlungsmöglichkeiten der Vollzugsbehörden nicht verändern (S. 15), führen die neuen Formulierungen zu einer Verunklärung der geltenden Rechtslage, die heute durch Bundesgerichtsurteile präzisiert ist. Dies birgt das Risiko uneinheitlicher kantonaler und kommunaler Interpretationen und damit eines „Wildwuchses“ in der Handhabung sowie zusätzlicher Verzögerungen, bis neue Leitentscheide vorliegen.</p> <p>Wie bereits im Punkt 2 erläutert, kommen sowohl der erläuternde Bericht zur Vernehmlassung, wie auch aktuelle Forschungen zum Schluss, dass die Leistungsfähigkeit innerorts in der Regel nicht von der festgelegten Höchstgeschwindigkeit, sondern von der Ausgestaltung, der Verkehrsstärke und Knoten beeinflusst. Eine zusätzliche Prüfung der Verkehrsorientierung scheint auf diesem Wissenstand lediglich ein administrativer Zusatzaufwand ohne Mehrwert zu sein.</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)?

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

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

	<p>Die vorgeschlagenen Änderungen in den Verordnungen stellt den Grundsatz der Verhältnismässigkeit in Frage, indem auf Bundesebene eine starre Verpflichtung zu lärmarmen Belägen vorgesehen wird. Obwohl der erläuternde Bericht zur Vernehmlassung korrekterweise festhält, dass für bestimmte Situationen, namentlich in Hang- oder Höhenlagen keine geeigneten Beläge vorhanden sind. Eine starre Verpflichtung führt bei den Kantonen und Gemeinden zu grossen Mehrkosten, dieses Geld fehlt schliesslich für benötigte Massnahmen zugunsten anderer Verkehrsteilnehmenden (unter anderem dem Veloverkehr). Diese Vorgabe widerspricht damit grob dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit und widerspricht der Praxis, wonach Temporeduktionen häufig die wirksamste und kostengünstigste Massnahme für die Erhöhung der Sicherheit und die Reduktion von Lärm sind.</p> <p>In der Rechtsprechung wurde wiederholt auf Stufe Bundesgericht die verhältnismässigere Massnahme T30 im Vergleich zu lärmarmen Belägen bestätigt. Dabei ist anzumerken, dass Geschwindigkeitsreduktionen im Vergleich zu lärmarmen Belägen viele weitere Vorteile für Gesellschaft und Wirtschaft haben. Temporeduktionen fördern unter anderem ein besseres Miteinander und verringern die Schwere von Unfällen. Somit lassen sich weitere mit dem Verkehr verbundene externe Kosten senken.</p> <p>Die vorgeschlagene Änderung im Absatz 2 Unterpunkt d (Art 108 der SSV) in Bezug zu den Änderungen in der Lärmschutzverordnung, darf, so sie denn eingeführt würde, die weiteren Argumente der Unterpunkte a-c im Rahmen der Abwägung des Absatz 4 – ob die Massnahme nötig, zweckmässig und verhältnismässig ist – in keinerlei Art beeinflussen oder schwächen.</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> <p>Temporeduktionen sind ein zentrales und verhältnismässiges Instrument für eine sichere, lebenswerte und klimaverträgliche Mobilität – und müssen als solches gestärkt, nicht geschwächt werden. In diesem Sinne begrüsst die Velokonferenz Schweiz die Präzisierung, dass die Verordnung über die Tempo 30-Zonen auf verkehrsorientierten Strassen auch dann keine Anwendung findet, wenn Abschnitte einer solchen in eine Tempo 30-Zone miteinbezogen werden. Gerade Elemente, wie das Anbringen von Fussgängerstreifen, das Markieren von Veloinfrastruktur sowie den Verzicht auf Rechtsvortritte zugunsten des Vortrittes für alle Verkehrsteilnehmenden auf der Hauptachse werden begrüsst.</p>			

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
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Heute gilt: Bei Überschreitung der Lärmschutzwertsgrenzen sind die Strasseneigentümer heute zu einer Lärmsanierung an der Quelle verpflichtet. Diese Regelung hat sich in der Praxis bewährt. Die kantonalen und kommunalen Behörden halten sich an diese Vorgaben, was wiederholt in der Rechtsprechung bestätigt und in den parlamentarischen Beratungen anerkannt wurde.</p> <p>Städte und Gemeinden – häufig in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen – sind am besten in der Lage, lokale Gegebenheiten zu beurteilen und Abweichungen sachgerecht zu begründen. Sie benötigen dafür einen ausreichenden Handlungsspielraum, um im Rahmen der Verhältnismässigkeit geeignete Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung umzusetzen.</p> <p>Eine starre Verpflichtung führt bei den Kantonen und Gemeinden zu grossen Mehrkosten, dieses Geld fehlt schliesslich für benötigte Massnahmen zugunsten anderer Verkehrsteilnehmenden (unter anderem dem Veloverkehr). Diese Vorgabe widerspricht damit grob dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit und widerspricht der Praxis, wonach Temporeduktionen häufig die wirksamste und kosten-günstigste Massnahme für die Erhöhung der Sicherheit und die Reduktion von Lärm sind.</p>		

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>Lärmarme Beläge bleiben eine mögliche adäquate Massnahme zur Reduktion der Lärmbelastung. Eine Empfehlung des BAFU für geeignete Beläge sind nützlich für Gemeinden und Kantonen.</p>		