

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen

Per Mail an:
svg@astra.admin.ch

Bern, 25. November 2025

Umsetzung Motion Schilliger 21.4516: Haltung der BPUK

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Das UVEK hat am 3. September 2025 die im Betreff genannte Vernehmlassung eröffnet. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und kommen dieser gerne nach. Die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) hat die Vorlage im Rahmen ihrer Hauptversammlung behandelt und ist zu folgenden Schlüssen gelangt:

Grundsätzliche Einschätzung zur Umsetzung der Motion

Die BPUK-Mitglieder sind sich einig, dass die Hierarchie des Strassennetzes bei Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Strassen gewährleistet bleiben muss. Ebenso wird der Vorschlag unterstützt, dass die Einhaltung der Netzhierarchie mittels Gutachten belegt werden muss. Geteilter Meinung waren die BPUK-Mitglieder bei der Frage, ob die Motion mit den vorgeschlagenen Verordnungsanpassungen ausreichend umgesetzt wird. Während die eine Hälfte die Forderungen des Motionärs als erfüllt erachtet, ist die andere Hälfte der Meinung, dass im Verordnungsentwurf rechtlich verbindlicher festgelegt werden muss, dass auf verkehrsorientierten Strassen grundsätzlich die allgemeine Höchstgeschwindigkeit (50 km/h) beizubehalten ist. Strikt abgelehnt wird von der BPUK die Pflicht zum Einbau von lärmarmen Belägen beim Neubau oder Belagssanierungen von verkehrsorientierten Strassen.

Netzhierarchie gewährleisten: Ergänzung Art. 108 SSV Abs. 1 und 4

Wir anerkennen den Bedarf, eine sinnvolle Hierarchie des Strassennetzes zu gewährleisten. Damit kann sichergestellt werden, dass die den jeweiligen Strassen zugeordneten Funktionen respektiert werden. Dies trägt zu einem einheitlichen Schweizer Strassennetz bei und kann den Ausweichverkehr in die Wohnquartiere reduzieren. Die Kantone und Gemeinden sind bereits heute bestrebt, dies mit geeigneten Verkehrskonzepten und -massnahmen umzusetzen.

Entsprechend können wir den Ansatz unterstützen, dass die Hierarchie des Strassennetzes bzw. die Funktion einer verkehrsorientierten Strasse bei Temporeduktion beizubehalten ist und künftig mit einem Gutachten nachgewiesen werden muss. Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Strassen werden so

nicht verunmöglicht, ihre Funktion im Sinne von Art. 1 Abs. 9 SSV sowie die Kohärenz mit dem untergeordneten System muss aber gewährleistet bleiben.

Lärmarme Beläge (LAB) vor Tempo 30: Änderung Art. 108 SSV Abs. 2 Bst. d und Art. 8a LSV

Die BPUK lehnt den Vorschlag entschieden ab, dass die Strasseneigentümer künftig bei Neubauten oder Belagssanierungen auf «verkehrsorientierten» Strassen zwingend einen lärmarmen Belag einbauen müssen und diese Massnahme für die Lärmbekämpfung zu priorisieren ist (Art. 108 SSV und Art. 8a LSV). Dies aus nachfolgenden Gründen:

- Die Änderung schränkt den Handlungsspielraum der Kantone und Gemeinden bei der Lärmbekämpfung zu stark ein. Die Thematik rechtfertigt unseres Erachtens einen derartigen Eingriff in die föderalistische Rechtsordnung nicht. Vielmehr soll es im Ermessen der Kantone und Gemeinden liegen, wie sie die Strassenlärmemissionen an der Quelle reduzieren wollen. Lärmarme Beläge werden heute vielerorts standardmässig eingebaut, es sind allerdings viele Aspekte zu beachten, die eine Einzelfallprüfung unumgänglich machen (z.B. Verkehrsbelastung, Vorhandensein von Tramgleisen, Exposition, Höhe, Steigung, Sinuosität, klimatische Situation, angrenzende Beläge, Parkierung usw.). Die Strasseneigentümer müssen zwingend über einen ausreichenden Ermessensspielraum verfügen, um angesichts der lokalen Gegebenheiten die verhältnismässigste und sinnvollste Massnahme zu ergreifen, auch aufgrund der massiven Mehrkosten, die eine starre Regelung für die Eigner bewirken würde. Die Beurteilung der Verhältnismässigkeit würde mit einer starren Priorisierung ausgehebelt. Zusätzliche, unnötige Rechtsmittelverfahren wären vorprogrammiert.
- Die Aussagen zu den vergleichbaren Kosten zwischen konventionellen und lärmarmen Belägen können wir so nicht teilen. Die Ausführungen im erläuternden Bericht, wonach die Mehrkosten vernachlässigbar seien, sind zwar in Bezug auf die gesamtwirtschaftlichen Kosten über einen Lebenszyklus nachvollziehbar, entsprechen aber nicht der Realität in den Bau- und Unterhaltsbudgets im Tiefbau, die budgetrelevant sind. Eine Verpflichtung zum Einbau von lärmarmen Belägen würde zu höheren Kosten in den öffentlichen Budgets und gerade in den vielerorts herausfordernden finanziellen Situationen zu unnötigen Verzögerungen beim Lärmschutz führen und ist deshalb abzulehnen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße


**Bau-, Planungs- und
Umweltdirektoren-Konferenz BPUK**

Der Präsident



Jean-François Steiert

Die Generalsekretärin



Mirjam Bütler

Beilage:

-Vernehmlassungsfragebogen

Kopie:

-Mitglieder der BPUK



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

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☐ Verband ☒ Organisation ☐ Übrige

Absender:

Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK)

Markus Sieber, stv. Generalsekretär

031 320 16 94

markus.sieber@bpuk.ch

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 BPUK-Mitglieder sind bei der Frage geteilter Meinung.

In Bezug auf das Motionsanliegen, wonach Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen (innerorts) grundsätzlich beizubehalten ist, erscheint es fraglich, ob dieses mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf ausreichend aufgenommen wurde. Das zuständige Gemeinwesen benötigt nicht nur einen Handlungsspielraum bei der Anordnung von Tempo 30, sondern auch genügend Flexibilität, wenn es darum geht, die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf verkehrsorientierten Strassen (innerorts) beizubehalten. Der Verordnungsentwurf sollte daher insoweit klarer formuliert werden.

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: Der BPUK-Vorstand anerkennt den Bedarf, eine sinnvolle Hierarchie des Strassennetzes zu gewährleisten. Die Kantone und Gemeinden sind bereits heute bestrebt, dies mit geeigneten Verkehrskonzepten und -massnahmen umzusetzen		

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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir können den Ansatz unterstützen, dass die Einhaltung der Hierarchie des Strassennetzes bei Temporeduktion künftig mit einem Gutachten nachgewiesen werden muss. Aus unserer Sicht ist das ein guter Kompromiss: Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Strassen werden nicht verunmöglicht, ihre Funktion im Sinne von Art. 1 Abs. 9 SSV sowie die Kohärenz mit dem untergeordneten System muss aber gewährleistet bleiben.		

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: Mit der vorgeschlagenen Anpassung soll neu ausdrücklich verlangt werden, dass eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit aus Umweltschutzgründen – wie auch bei der Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit – nur dann in Betracht fällt, wenn die Umweltbelastung nicht durch andere Massnahmen beim betroffenen Strassenabschnitt vermieden werden kann. Damit soll der Bezug zur Änderung der LSV verdeutlicht werden, wonach verkehrsorientierte Strassen innerorts mit einem lärmarmen Belag auszustatten sind. Wie wir bei Frage 4 genauer ausführen werden, spricht sich die BPUK dezidiert gegen einen Zwang zum Einbau von lärmarmen Belägen aus. Dies würde den Handlungsspielraum der Kantone und Gemeinden zu stark einschränken. Antrag: Auf die vorgeschlagene Anpassung von Art. 108 Abs. 2 Bst. d E-SSV ist zu verzichten. Art. 108 Abs. 1, 2 Bst. d, 4 Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten		

	d. Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn: dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige und anders nicht vermeidbare Umweltbelastung wie Lärm oder Schadstoffe vermindert werden kann; dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren
--	--

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
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)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die BPUK lehnt den Vorschlag entschieden ab, dass die Strasseneigentümer künftig bei Neubauten oder Belagssanierungen auf «verkehrsorientierten» Strassen zwingend einen lärmarmen Belag einbauen müssen und diese Massnahme für die Lärmbekämpfung zu priorisieren ist (Art. 108 SSV und Art. 8a LSV. Dies aus nachfolgenden Gründen: <ul style="list-style-type: none"> Die Änderung schränkt den Handlungsspielraum der Kantone und Gemeinden bei der Lärmbekämpfung zu stark ein. Die Thematik rechtfertigt unseres Erachtens einen derartigen Eingriff in die föderalistische Rechtsordnung nicht. Vielmehr soll es im Ermessen der Kantone und Gemeinden liegen, wie sie die Strassenlärmissionen an der Quelle reduzieren wollen. Lärmarme Beläge werden heute vielerorts standardmässig eingebaut, es sind allerdings viele Aspekte zu beachten, die eine Einzelfallprüfung unumgänglich machen (z.B. Verkehrsbelastung, Vorhandensein von Tramgleisen, Exposition, Höhe, Steigung, Sinuosität, klimatische Situation, angrenzende Beläge, Parkierung usw.). Die Strasseneigentümer müssen		

	<p>zwingend über einen ausreichenden Ermessensspielraum verfügen, um angesichts der lokalen Gegebenheiten die verhältnismässigste und sinnvollste Massnahme zu ergreifen. Die Beurteilung der Verhältnismässigkeit würde mit einer starren Priorisierung ausgehebelt. Zusätzliche, unnötige Rechtsmittelverfahren wären vorprogrammiert.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Aussagen zu den vergleichbaren Kosten zwischen konventionellen und lärmarmen Belägen können wir so nicht teilen. Die Ausführungen im erläuternden Bericht, wonach die Mehrkosten vernachlässigbar seien, sind zwar in Bezug auf die gesamtwirtschaftlichen Kosten über einen Lebenszyklus nachvollziehbar, entsprechen aber nicht der Realität in den Bau- und Unterhaltsbudgets im Tiefbau, die kurzfristig budgetrelevant sind. Eine Verpflichtung zum Einbau von lärmarmen Belägen würde zu höheren Kosten und gerade in den vielerorts herausfordernden finanziellen Situationen zu unnötigen Verzögerungen beim Lärmschutz führen und ist deshalb abzulehnen.
--	---

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>Ja, sofern auf eine Anpassung von Art. 8a E-LSV verzichtet wird (vgl. Frage 6) und die Vorschläge des BAFU lediglich empfehlenden Charakter haben.</p>		