Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

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

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☒ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige
Absender: Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) Tahir Pardhan Wölflistrasse 5 3006 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: Der AGVS erachtet die Vorlage grundsätzlich als positiv, allerdings ist für eine wirksame und einheitliche Umsetzung im Sinne des Parlamentswillens zwingend erforderlich, dass der Begriff der verkehrsorientierten Strasse präzisiert wird, die Temporeduktionen einer verbindlichen zeitlichen Befristung unterliegen, innert welcher ein lärmarmer Belag einzusetzen ist als auch, dass die Wirkung des lärmarmen Belags zu prüfen ist.		

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:		

	Die Sicherstellung der Strassenhierarchie ist zentral für die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes. Damit dieser Grundsatz im Vollzug Wirkung entfalten kann, muss die Definition der verkehrsorientierten Strasse im Verordnungstext konkret und funktional gefasst werden. Verkehrstragende Achsen müssen klar als solche bezeichnet werden, da sie für den motorisierten Verkehr, den ÖV, den Rettungsverkehr und die städtische Versorgung unverzichtbar sind. Eine präzisere Definition verhindert Umklassierungen, die dem Zweck der Motion zuwiderlaufen. Wir schlagen deshalb folgende Definition vor: Art. 1a SSV. Verkehrsorientierte Strassen innerorts *1* Verkehrsorientierte Strassen ordnen die Verkehrswege innerorts und bilden das grundlegende Strassennetz. Sie sind in erster Linie auf die Anforderungen des motorisierten Verkehrs ausgelegt und für einen sicheren, leistungsfähigen und wirtschaftlichen Transport bestimmt. Dadurch ermöglichen sie eine Begrenzung des motorisierten Verkehrs innerhalb der Wohnquartiere. *2* Verkehrsorientierte Strassen werden so geplant, betrieben und ausgebaut, dass sie insbesondere: a. den Durchgangsverkehr, den Austauschverkehr (Ausgangs- oder Zielort in der Ortschaft), den Verbindungsverkehr zwischen den Quartieren und den Sammelverkehr kanalisieren und konzentrieren; b. den Verkehrsfluss gewährleisten, insbesondere durch eine vortrittsberechtigte, leistungsfähige und kontinuierliche Verkehrsführung an Kreuzungen; c. den motorisierten Verkehr begünstigen, indem sie erhöhte Kapazitäten gewährleisten; *3* Als verkehrsorientierte Strassen gelten in jedem Fall Strassen, die öffentlichen Personennahverkehrsfahrzeugen als Linien des strukturierenden Netzes dienen, sowie vorrangige Verkehrsachsen für Rettungsfahrzeuge. *4* Alle Strassen, die nicht unter die Definitionen der Absätze 1 bis 3 fallen, gelten als nicht-verkehrsorientierte Strassen. Sie zeichnen sich dadurch aus, dass sie das Netz der verkehrsorientierten Strassen ergänzen.

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: Dies ist notwendig und sachgerecht. Die Prüfung der Verkehrsorientierung muss jedoch mit einer klaren Definition dieses Begriffs gekoppelt sein (siehe Frage 2). Nur so kann sichergestellt werden, dass die Netzfunktion nicht untergraben wird und dass Temporeduktionen nicht zu einer schleichenden Funktionsveränderung verkehrsorientierter Achsen führen.		

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: Temporeduktionen müssen und dürfen nur vorübergehende Massnahmen darstellen, wenn ein lärmarmer Belag möglich oder vorgesehen ist. Daher ist eine verbindliche zeitliche Befristung nötig. Der AGVS regt an, eine Frist von fünf bis maximal sieben Jahren vorzusehen, innert welcher ein lärmarmer Belag einzubauen ist. Erfolgt kein Belagseinbau und keine neue rechtsgültige Beurteilung, muss die Temporeduktion automatisch dahinfallen. Dies stellt sicher, dass Massnahmen an der Quelle tatsächlich Priorität geniessen und dass keine dauerhaften Provisorien entstehen. Der AGVS erachtet es zudem als notwendig, dass die lärmbedingte Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nach fristgerechtem Belagswechsel systematisch überprüft wird. Nach dem Einbau eines lärmarmen Belags ist die Lärmsituation innerhalb von zwölf Monaten zu messen und in regelmässigen Abständen erneut zu beurteilen. Nur so kann sichergestellt werden, dass eine Temporeduktion nicht bestehen bleibt, obwohl technische Massnahmen ihre Wirkung entfalten. Dazu schlagen wir folgende Ergänzungen mit einem weiteren Artikel vor: <u>Art. 108 Abs. 7 SSV</u> [7] Herabsetzungen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen aus Gründen des Lärmschutzes sind auf höchstens fünf *(alternativ maximal sieben)* zu befristen. Innert dieser Frist ist ein geeigneter lärmarmer Strassenbelag einzubauen. Erfolgt innert Frist kein Einbau, fällt die Herabsetzung der Geschwindigkeit automatisch dahin und es gilt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen. <u>Art. 108[bis] SSV Periodische Überprüfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf verkehrsorientierten Strassen innerorts</u>		

	[1] Innerhalb von 12 Monaten nach einer wesentlichen Änderung (z. B. Einbau eines lärmarmen Strassenbelags), mindestens jedoch alle 10 Jahre, werden die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf verkehrsorientierten Strassen innerorts neu beurteilt, wobei ein neues umfassendes Gutachten zu erstellen ist, wenn die Behörde die Geschwindigkeitsbegrenzung beibehalten wollen und die zuständige Behörde einen neuen Entscheid für eine Temporeduktion trifft. [2] Beruhte die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf mehreren Gründen gemäss Artikel 108 Absatz 2, so werden im Rahmen des neuen Gutachtens und der neuen Verfügung die Situation und die möglichen Alternativen für sämtliche Gründe für die Geschwindigkeitsreduktion neu beurteilt. [3] Ergeht innerhalb der in Absatz 1 vorgeschriebenen Fristen kein Entscheid der zuständigen Behörde, so wird die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit hinfällig. Der Weg der Beschwerde (Art. 106) steht offen, um die Wiederherstellung der 50-km/h-Beschilderung zu verlangen.

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: Die vorgesehene Klarstellung ist notwendig, um eine Vermischung von siedlungsorientierten Zonen mit verkehrsorientierten Strassen zu verhindern. Verkehrstragende Achsen dürfen weder formal noch faktisch in Zonen integriert werden, deren Zweck eine Verkehrsberuhigung ist. Dies dient der Netzstabilität und verhindert Ausweichverkehr.		

4. Lärmschutzverordnung (LSV; SR°741.213.3)

6.	Sind Sie einverstanden, dass ein geeigneter lärmarmer 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: Die Festlegung des lärmarmen Belags als primäre Massnahme entspricht dem Stand von Technik und Wissen. Damit der Zweck der Regelung erfüllt wird, ist jedoch eine periodische Überprüfung der Lärmsituation sinnvoll, insbesondere nach dem Einbau einer neuen Deckschicht, damit Temporeduktionen nur dort fortgeführt werden, wo sie trotz Lärmminderung zwingend nötig sind.		

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 Empfehlung geeigneter Beläge ist zweckmässig. Wichtig ist jedoch, dass die Empfehlungen in enger Abstimmung mit dem ASTRA erfolgen und Kriterien wie Sicherheit, Griffigkeit, Wintertauglichkeit und Lebensdauer umfassend berücksichtigen. Das Ziel muss eine schweizweit einheitliche und praktikable Umsetzung sein.		

AGVS | UPSA
Auto Gewerbe Verband Schweiz
Union professionnelle suisse de l'automobile
Unione professionale svizzera dell'automobile

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

per E-Mail: svg@astra.admin.ch

Bern, 5. Dezember 2025

Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger «Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern»
Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) vertritt seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum titelerwähnten Geschäft. Die Vorlage stärkt die Hierarchie des Strassennetzes und priorisiert Massnahmen an der Quelle gegenüber regulatorischen Eingriffen.

Positiv zu quittieren ist, dass Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Strassen nur zulässig sein sollen, wenn die Strassenhierarchie gewahrt bleibt und wenn eine übermässige Umweltbelastung nicht durch andere Massnahmen vermieden werden kann. Durch die Einführung der Pflicht zum Einbau lärmarmen Belags auf verkehrsorientierten Strassen wird die Verhältnismässigkeit gestärkt und der Vorrang technischer Massnahmen gegenüber dauerhaften Geschwindigkeitsregulierungen klar festgelegt.

In der praktischen Anwendung zeigt sich jedoch, dass die Wirksamkeit dieser Regulierung zentral davon abhängt, wie präzise der Begriff der «verkehrsorientierten Strasse» gefasst wird. Die vorgesehene Definition ist aus Sicht des AGVS zu offen formuliert und birgt das Risiko divergierender kantonaler Vollzugspraxen. Der AGVS erachtet es als zwingend, dass der Begriff im Verordnungstext konkretisiert wird. Eine verkehrsorientierte Strasse muss unmissverständlich jene Achsen bezeichnen, die dem Bündeln, Führen und Abwickeln des motorisierten Verkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des Rettungsverkehrs dienen, Kapazität gewährleisten und aufgrund ihrer Netzfunktion nicht ohne Weiteres in ihrem Verkehrsfluss beeinträchtigt werden dürfen. Eine solche Definition schafft Rechtsklarheit, verhindert inflatorische Umklassierungen durch Gemeinden und erfüllt den Zweck der Motion, nämlich die Sicherung der Funktionsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes.

Weiter ist die zeitliche Komponente der Temporeduktionen von erheblicher Bedeutung. Die Vorlage hält nicht genügend fest, dass Temporeduktionen als vorübergehende Massnahme dienen sollen, bis der Einbau eines geeigneten Belags möglich ist oder andere technische

AGVS/UPSA
Wölflistrasse 5, 3006 Bern
Telefon 031 307 15 15, Fax 031 307 15 16
info@agvs-upsa.ch, www.agvs-upsa.ch

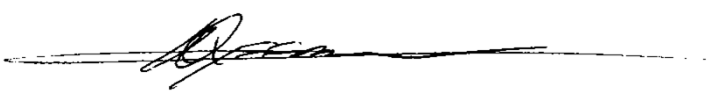
Lösungen zur Verfügung stehen. Daraus folgt zwingend, dass eine Geschwindigkeitsreduktion, die auf Lärmgründe gestützt ist, einer zeitlichen Befristung unterliegen muss. Der AGVS spricht sich daher für eine verbindliche Frist von fünf bis maximal sieben Jahren aus, innert welcher ein lärmarmer Belag einzubauen ist. Erfolgt innerhalb dieser Frist kein Belagseinbau, muss die Temporeduktion automatisch dahinfallen. Dies entspricht dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit, verhindert dauerhafte Provisorien und stellt sicher, dass das übergeordnete Ziel – nämlich die Reduktion der Lärmbelastung an der Quelle – tatsächlich umgesetzt wird. Zusätzlich ist sicherzustellen, dass bei einem fristmässigen Ersatz des Belags eine lärmbedingte Temporeduktion nicht dauerhaft bestehen bleibt, ohne dass ihre tatsächliche Notwendigkeit nachgewiesen wird. Deshalb soll der Einbau eines lärmarmen Belags zwingend eine systematische Überprüfung der Lärmsituation auslösen. Innerhalb von zwölf Monaten nach einer wesentlichen Änderung, insbesondere nach dem Einbau eines schallabsorbierenden Belags, ist die Lärm- und Geschwindigkeitssituation neu zu beurteilen. Erfolgt keine erneute Entscheidung oder kein vollständiges Gutachten, muss die Temporeduktion automatisch dahinfallen. Dieses Vorgehen ist mit der geforderten zeitlichen Befristung vereinbar und stellt sicher, dass Massnahmen an der Quelle tatsächlich Vorrang haben und dass Geschwindigkeitsregime nicht ohne Grundlage perpetuiert werden.

Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass verkehrsorientierte Strassen weder baulich noch organisatorisch so verändert werden dürfen, dass sie faktisch den Charakter einer Tempo-30-Zone erhalten, ohne als solche bezeichnet zu sein. Massnahmen wie künstliche Fahrbahnverengungen, Einbahnregime oder gezielte Behinderungen des Verkehrsflusses würden dem Zweck der Motion widersprechen, den Verkehrsfluss auf den Hauptachsen zu gewährleisten und Ausweichverkehr in Wohnquartiere zu verhindern. Der AGVS regt an, diese Grundsätze im Vollzug ausdrücklich zu berücksichtigen.

Das Schweizer Garagengewerbe ist in seiner täglichen Tätigkeit auf funktionierende und berechenbare Verkehrsachsen angewiesen – sei es für Logistik, Ersatzmobilität, Pannenhilfe oder Kundendienste. Dauerhafte oder politisch motivierte Temporeduktionen auf Hauptachsen gefährden diese Abläufe und beeinträchtigen die Standortattraktivität. Die vorliegende Revision stellt eine gute Grundlage dar, um diesen Herausforderungen zu begegnen, bedarf jedoch der genannten Präzisierungen. Nur durch diese Anpassungen wird aus Sicht des AGVS die Motion Schilliger materiell erfüllt, die Strassenhierarchie gesichert und die Mobilität von Bevölkerung und Gewerbe nachhaltig gewährleistet.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen bei Fragen gerne für Sie zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)



Manfred Wellauer
Vizepräsident

Christian Wyssmann
Geschäftsführer