



Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger

«Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern»

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☒ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige

Absender:

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61

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:

Mit der Pflicht, dass Gemeinden und Kantone in Zukunft nicht mehr die zweckmässigste, verhältnismässigste und kostengünstigste Massnahme zum Lärmschutz treffen dürften, sondern zwingend lärmarme Beläge einbauen müssten, schiesst der Bundesrat in seinem Vernehmlassungsvorschlag weit über das Ziel hinaus. Mit unerwünschten Folgen: Einschränkung des Handlungsspielraums, mehr Aufwand, höhere Kosten, Sicherheitseinbussen, mehr Baustellen und Schwächung der Strassenhierarchie.

Die Pflicht zur Priorisierung wäre zum einen ein unverhältnismässiger Eingriff in die Gemeindeautonomie und in die Planungshoheit der Kantone. 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»)

Zum andern würde diese Vorschrift zu Mehrkosten, Verzögerungen und zusätzlichem Aufwand führen und den lokalen Handlungsspielraum unnötig einschränken.

Beim Einsatz von lärmarmen Belägen anstelle von Tempo 30 fällt auch der damit einhergehende Sicherheitsgewinn weg. Mit der Folge, dass auf diesen Strassenabschnitten 38% mehr schwere und tödliche Unfälle zu beklagen wären (Quelle, bfu, MEVASI-Datenbank). Innerorts wären davon insbesondere die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden (Fuss- und Zweiradverkehr, Schulkinder und ältere Menschen) betroffen.

Die Vorschrift zur Priorisierung leistet keinen Beitrag zum Hauptanliegen des Motionärs, die Sicherung der Strassenhierarchie. Der Bundesrat scheint diese Ansicht zu teilen, da er in seinem Erläuterungsbericht und in seiner Antwort auf die Frage von Michael Töngi (Fragestunde: 25.7839) keine Aussagen zu einem Zusammenhang zwischen der Priorisierungsvorschrift und der Sicherung der Strassenhierarchie macht. Gleichzeitig anerkennt der Bundesrat im Erläuterungsbericht, dass Tempo 30 erfolgreich zur Verbesserung des Verkehrsflusses eingesetzt wird, wodurch die Hierarchie des Strassennetzes gestärkt werden kann. 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.

10

11

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)?

☒ **Fehler! Textmarke nicht definiert. JA**

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Sicherung der Strassenhierarchie ist im Interesse von allen, von Kanton, Gemeinde und Bevölkerung. 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.

12

13

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:

Die neue Regelung (Art. 108 Abs. 1 E-SSV) schafft bereits ausreichend rechtliche Verbindlichkeit, damit die Strassenhierarchie gewährleistet ist und die Kantone und Gemeinden zu entsprechenden Prüfungen mit zweckmässigen Instrumenten veranlasst sind. Eine generelle Nachweispflicht auf Stufe Gutachten führt zu unnötigem Mehraufwand.

Änderungsantrag:

Wir beantragen, die Ergänzung im Art. 108 Abs.4 zu streichen.

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 zweckmässigste und die verhältnismässigste Methode anwenden dürften, sondern nur die Methode (lärmarme Beläge), die ihnen vom Bund vorgeschrieben wurde.

Ein solcher Massnahmenzwang wäre ein ungerechtfertigter Eingriff in die Gemeindeautonomie und die Planungshoheit der Kantone mit weitreichenden negativen Folgen: Die Verpflichtung für lärmarme Beläge würde bei Gemeinden und Kantonen zu Mehrkosten, Verzögerungen und zusätzlichem Aufwand führen und den lokalen Handlungsspielraum unnötig einschränken. Gleichzeitig hätte die Verpflichtung erhebliche Sicherheitseinbussen, mehr Baustellen und die Schwächung der Strassenhierarchie zur Folge. Die Regelung behindert die Umsetzung von Volksbeschlüssen. Zudem müsste geprüft werden, ob hiermit weitere grundlegende Rechte verletzt werden (vgl. 6.).

Missachtung der Gemeindeautonomie

Die Gemeinden und Städte handeln verantwortungsvoll und im Interesse der Bevölkerung, wenn sie Tempobeschränkungen auf verkehrsorientierten Strassen einführen. Dies belegen die Erfahrungen und die Begleitforschung (vgl. auch Forschungsbericht der SVI im Auftrag des ASTRA, «Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen – Einsatzgrenzen und Umsetzung»). Die Gemeinden und Kantone haben die Fachexpertise, kennen die örtlichen Verhältnisse und die Bedürfnisse ihrer Einwohner*innen. Sie planen, bauen und bezahlen. Für das Bau- und Planungsrecht sind grundsätzlich die Kantone zuständig. Die neue Vorschrift ist ein Angriff auf die in der Verfassung verankerte Gemeindeautonomie. Sie erfolgt ohne Not und missachtet das in der Schweiz gelebte und bewährte Subsidiaritätsprinzip.

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 Mehrkosten, Verzögerungen und zusätzlichem Aufwand. Für die Wahl der zweckmässigsten und verhältnismässigen und kostengünstigen Massnahmen muss der Einsatz von lärmarmen Belägen oder Tempo 30 fallweise beurteilt werden. Dabei kann sich auch eine Kombination von beiden Massnahmen als zweckmässig erweisen.

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 häufigere Bautätigkeit führt für die öffentliche Hand zu höheren Kosten.» Dies belastet die Gemeinden und Kantone finanziell und führt auch zu mehr Baustellen und Stau, behindert den Verkehrsfluss und provoziert Ausweichverkehr in die Quartiere. Es besteht das Risiko, dass die Erneuerung bei Finanzknappheit verzögert wird. Eine einmal installierte Tempo-30-Strecke behält ihre Wirkung hingegen auf Lebzeiten.

Die zwingende Priorisierung von lärmarmen Belägen hätte negative Folgen für die Sicherheit. 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 insbesondere die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden (Fuss- und Zweiradverkehr, 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 Fussgänger*innen. Die Depriorisierung von Tempo 30 läuft dem Ziel des ASTRA diametral entgegen.

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 Europa belegen, dass nach Einführung von Tempo 30 das zu Fuss Gehen und Velofahren attraktiver werden und die Anteile der klimaneutralen Mobilität in hohem Masse zugenommen haben. Die Depriorisierung von Tempo 30 läuft diesem Volksauftrag diametral entgegen.

Das Veloweggesetz wurde vom Volk mit 73,6% Ja-Stimmen angenommen. Ein sicheres durchgehendes Velowegnetz wird in der Praxis nur realisierbar sein, wenn auf verkehrsorientierten Strassen, dort wo zweckmässig, das Tempo reduziert werden kann. Die Depriorisierung von Tempo 30 läuft diesem Volksauftrag diametral entgegen.

Kein Beitrag zur Stärkung der Strassenhierarchie

Die Vorschrift zur Priorisierung leistet keinen Beitrag zum Hauptanliegen des Motionärs, zur Sicherung der Strassenhierarchie.

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.

Konflikte mit geltendem Recht

Die Verpflichtung für lärmarme Strassenbeläge steht im Konflikt zu geltendem Recht.

- Für das Bau- und Planungsrecht sind grundsätzlich die Kantone zuständig. Dieses würden durch das neue Strassenverkehrsrecht auf Bundesebene übersteuert.
- Der Massnahmenzwang behindert die Strasseneigentümer bei der Wahl einer zweckmässigen und verhältnismässigen Massnahme, wie dies in der Signalisationsverordnung verlangt wird (VSS, Art. 108 Abs.1).
- Der Vernehmlassungsvorschlag steht, wie oben dargelegt, mit seinen weitreichenden Folgen im Konflikt mit der Verfassung und ihrem Grundsatz, wonach alle wichtigen Bestimmungen im Bundesgesetz geregelt werden müssen (Art. 164 BV). Zum Beispiel, wenn diese Bestimmungen verfassungsmässige Rechte einschränken (Art. 164, Absatz b), so etwa die in der Verfassung verankerte Gemeindeautonomie oder das Recht auf körperliche und geistige Unversehrtheit. Zudem hätte diese Bestimmung Auswirkungen auf die Verpflichtungen der Kantone bei der Umsetzung und beim Vollzug des Bundesrechts (Art. 164, Absatz f).

Undemokratisches Vorgehen

Die Regelung wichtiger Änderungen auf Verordnungsstufe erachten wir als undemokratisch, da dadurch die Möglichkeit des Referendums umgangen wird.

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 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:

Bei Überschreitung der Lärmschutzgrenzwerte sind die Strasseneigentümer heute zu einer Lärmsanierung an der Quelle verpflichtet. Bei der Evaluation muss zwingend 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.

Dabei gilt zu beachten: Tempo 30 hat sich als effektive, verhältnismässige und kostengünstige Massnahme zur Lärmbekämpfung an der Quelle etabliert, was auch von der Rechtsprechung bis und mit Bundesgericht bestätigt wurde. Zudem erhöht Tempo 30 (im Vergleich zu lärmarmen Belägen) auch die Sicherheit, den Verkehrsfluss und die Lebensqualität.

Die Pflicht für lärmarme Beläge hätte zur Folge, dass diese Massnahme einseitig bevorzugt würde, zu Lasten von Tempo 30, obwohl Tempo 30 einen höheren gesellschaftlichen Gesamtnutzen ausweist.

20

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:

Wir begrüssen eine aktive Unterstützung der Gemeinden und Kantone durch das BAFU, um den Einbau von geeigneten lärmarmen Strassenbelägen zu fördern und sie bei der Planung zu unterstützen.

21

22

23

24

25

26

27

28 **Bemerkungen zum Erläuterungsbericht**

Wir begrüssen

- Die Klarstellung, dass bei der Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen, ihre verkehrsorientierte Funktion erhalten bleiben soll, auch wenn diese signalisatorisch in eine Tempo-30-Zone eingebettet wurde. Damit kann ein optimaler Verkehrsfluss und die Sicherung der Strassenhierarchie erreicht werden und gleichzeitig die Signalisation vereinfacht werden.
- Der Bundesrat anerkennt, dass Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen zur Erhöhung der Sicherheit und des Lärmschutzes eingesetzt werden kann und dass vom verbesserten Verkehrsfluss auch der motorisierte Verkehr profitiert.
- Der Bundesrat anerkennt den Trend und die positiven Erfahrungen in Europa mit grossflächigem Tempo 30.
- Die Unterstützung der Gemeinden und Kantone durch das BAFU, um den Einbau von geeigneten lärmarmen Strassenbelägen zu fördern.

Auswirkungen auf Volkswirtschaft, Gesellschaft, Verkehrssicherheit und Umwelt

Die im Erläuterungsbericht beschriebenen Auswirkungen auf die Volkswirtschaft, Gesellschaft, Verkehrssicherheit und Umwelt sind einseitig und unvollständig.

Unter «**4.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete**» und «**4.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft**» vergleicht der erläuternde Bericht die volkswirtschaftlichen Kosten und Vorteile von lärmschützenden Belägen mit denen konventioneller Beläge. Es wird jedoch kein Vergleich mit den Kosten und Vorteilen von Tempo 30 angestellt, obwohl dieser Vernehmlassungsentwurf gerade darauf abzielt, lärmarmen Belägen Vorrang vor Tempo 30 zu geben. Diese fehlende Information macht die Analysen unvollständig. Umso mehr, als Tempo 30, wie wir im Fragebogen erwähnt haben, keinen Einfluss auf die Strassenhierarchie hat.

Unter «**4.3. Auswirkungen auf die Volkswirtschaft**» wird im Erläuterungsbericht des Bundesrats beschrieben: Mit lärmarmen Belägen SDA4 sparen die Nutzerinnen und Nutzer der Strasse aufgrund des geringeren Rollwiderstands Treibstoffkosten und Reifenverschleiss im Wert von gut 1 % der Gesamtkosten.» Diese Aussage basiert auf dem Vergleich von unterschiedlichen Strassenbelägen bei gleichbleibenden Fahrgeschwindigkeiten. Die Aussage ist jedoch unzutreffend hinsichtlich des Vorschlags des Bundesrates. Beim Vergleich zwischen lärmarmen Belägen mit Tempo 50 und herkömmlichen Belägen mit Tempo 30 fallen bei Tempo 30 Energieverbrauch und Reifenverschleiss geringer aus, wodurch die Gesamtkosten bei Umsetzung des Vorschlages Bundesrat richtigerweise zunehmen würden .

Unter «**4.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft**» wird aufgeführt: «Mit der Einbaupflicht von lärmarmen Belägen auf verkehrsorientierten Strassen wird die Bevölkerung vermehrt und optimiert vor den gesundheitlichen Folgen von Lärm geschützt. Die neue Pflicht zur Berücksichtigung der Strassenhierarchie kann einem erhöhten Risiko entgegenwirken, dass der Verkehr in Wohngebiete ausweicht. Dies entspricht den gesellschaftlichen Interessen.» Mit dieser Erläuterung fehlt die Begründung zum Zusammenhang zwischen der neuen Pflicht und der Strassenhierarchie. Zudem wird auf ein Risiko (Ausweichverkehr) verwiesen, das im SVI-Forschungsbericht im Auftrag des ASTRA zu Tempo 30 auf Hauptstrassen untersucht wurde und in keinem einzigen Fall der untersuchten Hauptstrassen bestätigt werden konnte. In diesem Zusammenhang muss die Aussage als irreführend bezeichnet werden.

Unter «**4.5 Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und die Umwelt**» wird darauf verwiesen: «Mit der Einbaupflicht von lärmarmen Belägen auf verkehrsorientierten Strassen können die Lärmemissionen des Strassenverkehrs innerorts wirksam reduziert werden. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit kann weiterhin im bisherigen Rahmen herabgesetzt werden, soweit dies aus Sicht der Verkehrssicherheit und Umwelt nötig und angemessen ist.» In dieser Begründung fehlt der Hinweis, dass beim Einsatz von lärmarmen Belägen anstelle von Tempo 30 auch der damit einhergehende Sicherheitsgewinn wegfällt. Dieser liegt im Mittel bei 38% weniger schwer oder tödlich Verletzten (Quelle, bfu, MEVASI-Datenbank). Strassen innerorts mit hoher Lärmbelastung werden, mit wenigen Ausnahmen, immer auch von Velofahrenden und Fussgänger*innen benutzt. Strassen mit einem Lärmproblem haben auch ein Sicherheitsproblem. Die Verteilung der schweren Unfälle auf www.unfallkarte.ch zeigt eindrücklich, dass sich eine grosse Zahl schweren Unfälle auf solchen stark befahrenen Strassen innerorts ereignen. Der Lärmschutz mit Tempo 30 dient immer auch der Sicherheit der verletzlichen Strassenteilnehmer*innen. Weil die Priorisierung für lärmarme Beläge deshalb unausweichlich die

- 85 Sicherheit negativ beeinflussen wird, ist es irreführend, wenn im Erläuterungsbericht nicht auf diesen
86 Zusammenhang hingewiesen wird.
- 87 In den Erläuterungen zu den Auswirkungen auf die Umwelt wird nicht erwähnt, dass eine Priorisierung
88 von lärmarmen Belägen gegenüber Tempo 30 auch negative Auswirkungen betreffend klimafreundli-
89 che Mobilität, Luftschadstoffen und Pneuabrieb hätte.
- 90 Klimafreundliche Mobilität: Das deutlich tiefere Sicherheitsniveau bei Tempo 50 führt auch dazu, dass
91 die Fortbewegung mit umweltfreundlicher Mobilität weniger attraktiv ist. Umgekehrt belegen die Erfah-
92 rungen von zahlreichen europäischen Städten, dass nach der Einführung von grossflächigen Tempo-
93 30-Zonen eine hohe Zunahme des Veloanteils beobachtet werden konnte.
- 94 Luftschadstoffe: Tempo 30 reduziert auch die Luftschadstoffe (siehe auch BG-Urteil zur Feldberg-
95 strasse in Basel). Von dieser Problematik sind auch die Elektromotorfahrzeuge betroffen, indem sie
96 hohe Mengen an Pneuabrieb (PM10 und PM2.5!) erzeugen. Dieses Luftschadstoffthema hat einen
97 grösseren Einfluss auf die Gesundheit. Es handelt sich dabei um Emissionen, die mit verstetigtem und
98 auf tieferem Geschwindigkeitsniveau wesentlich geringer sind.
- 99 In den Kapiteln 4.3, 4.4 und 4.5 fehlt eine volkswirtschaftliche Gesamtbetrachtung zum gesellschaftli-
100 chen Nutzen von Tempo 30, der für einen objektiven Vergleich – wie beim lärmarmen Belag - mit Zah-
101 len unterlegt werden müsste. Dadurch wird ausgeblendet, dass Gemeinden und Kantone mit dem Ein-
102 satz von Tempo 30 die Sicherheit erhöhen, die Bevölkerung vor Lärm schützen, den Verkehrsfluss
103 verbessern, die Lebensqualität erhöhen, die Trennwirkungen von stark befahrenen Strassen lindern,
104 klimaverträgliche und raumeffiziente Mobilität fördern und bei tieferen Tempi öffentlicher Raum ge-
105 wonnen wird, der je nach Bedürfnis eingesetzt werden kann (Ausweitung Fussgängerbereiche, Rad-
106 streifen, kühlende Grünelemente, ..).
- 107 Ebenso fehlen Einschätzungen, in welcher Form die neue Regelung die Umsetzung von Volksbe-
108 schlüssen tangieren würde (Netto-Null-Ziel und Veloweggesetz).
- 109
- 110 **Zusatzantrag zur Sicherung der Strassenhierarchie**
- 111 Damit das Ziel der Motion Schilliger zur «Erhaltung der Strassenhierarchie» gesichert werden kann,
112 braucht es ergänzende Massnahmen auch im Bereich der Verkehrssteuerung, welche zunehmend
113 durch Navigationssystemen übernommen wird.
- 114 ➔ Antrag: Der Bund verstärkt die Zusammenarbeit mit den Anbietern von Navigationssystemen
115 und prüft rechtliche Vorgaben zur Nutzung dieser Systeme, mit dem Ziel der Sicherung der
116 Strassenhierarchie.
- 117 Damit soll verhindert werden, dass die von der Verkehrsplanung konzipierte Strassenhierarchie ge-
118 schwächt wird und bei Staubildung, der Verkehr auf das untergeordnete Strassennetz und in die
119 Wohnquartiere ausweicht.
- 120