



Touring Club Suisse
Chemin de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Président central
Tél. +41 58 827 27 11
peter.goetschi@tcs.ch

[Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier GE](http://www.tcs.ch)

Monsieur le Conseiller fédéral Albert Rösti
Département fédéral de l'Environnement, de l'Energie,
des transports et des télécommunications DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Bern

Envoi électronique: sgv@astra.admin.ch

Vernier/Genève, le 5 décembre 2025

Mise en œuvre de la motion 21.4516 Schilliger « Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités »

Position du Touring Club Suisse (TCS)

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous vous remercions de nous avoir associés à la procédure de consultation mentionnée en objet, et vous adressons par la présente notre réponse.

Le projet de révision des ordonnances soumis en consultation apporte les solutions adéquates, afin de mettre en œuvre la volonté du Parlement. Le TCS salue en particulier le fait que la hiérarchie du réseau routier doit être explicitement respectée conformément aux dispositions de l'OSR, ou bien encore le fait que les expertises doivent vérifier qu'aucun trafic de contournement ne soit créé, malgré une modification de la vitesse maximale. Nous saluons par ailleurs la très claire priorité accordée à la pose de revêtements phono-absorbants dans l'ordonnance relative à la protection de l'environnement, tout comme les précisions apportées dans l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre, concernant le respect de la signalisation routière (priorité à droite et passages piétons) sur les routes affectées à la circulation générale.

L'importance d'édicter un cadre clair au niveau national ressort d'ailleurs de nombreux mouvements actuels, dans toute la Suisse. Plusieurs Cantons adoptent en effet de nouvelles règles, en vue de freiner une propension croissante à la généralisation du 30 km/h en localité. Le canton d'Argovie a ainsi récemment décidé que les électeurs auraient toujours le dernier mot en matière de limitation à 30 km/h et le canton de Bâle campagne s'apprête à voter sur une proposition similaire. Le 28 septembre dernier, la population de la ville de Lugano s'est très clairement opposée à l'extension du 30 km/h en ville. Dans le canton de Zurich, le peuple a décidé le 30 novembre dernier de se doter de nouvelles règles légales, afin de mieux réguler la vitesse, en particulier au sein des villes de Zurich et de Winterthur. Dans de nombreux autres cantons, des mouvements similaires sont observés. C'est par exemple le cas dans à Saint-Gall, puisque le parlement cantonal a décidé que le chef-lieu ne pouvait plus introduire lui-même la limitation à 30 km/h sans préavis cantonal. Des évolutions ou conflits similaires existent dans les cantons de Lucerne, Berne, Fribourg ou bien encore Genève.

La position du Parlement fédéral qui a adopté la motion Schilliger correspond donc à une claire volonté populaire. Les solutions proposées par le Conseil fédéral sont donc justes et nécessaires : il faut doter les cantons, les villes et les communes de règles plus claires, en matière de régulation de la vitesse en localités. Dans ce contexte, cette révision des ordonnances fédérales revêt une importance majeure, car les autorités d'exécution - tout comme les autorités judiciaires - attendent du droit supérieur d'importantes clarifications.

Cela étant, tout en soutenant clairement la proposition faite par le Conseil fédéral, le TCS propose quelques modifications qui sont détaillées dans le questionnaire de réponse joint à la présente missive. Il s'agit en résumé des aspects suivants :

- Introduction d'une définition de la notion de « routes affectées à la circulation générale »
- Précisions concernant les tronçons dont la rénovation ou la réparation est actuellement planifiée ou examinée par les autorités
- Contrôle périodique de la mise en conformité aux nouvelles règles
- Interdiction d'intégrer des routes affectées à la circulation générales dans des zones 30
- Communication claire et non équivoque de l'Office fédéral de l'Environnement, concernant la pose de revêtements phono-absorbants comme mesure prioritaire de réduction du bruit routier à la source

Le TCS se tient bien évidemment à disposition afin d'expliquer plus en détail ses propositions et de participer, si besoin est, à leur formulation, par exemple en apportant sa contribution, au sein d'un groupe de travail.

Veillez recevoir, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de ma plus haute considération,

Touring Club Suisse


Peter Goetschi
Président central

Annexe : questionnaire



Mise en œuvre de la motion 21.4516 Schilliger

« Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités » ; questionnaire

Auteur de l'avis :

Canton Association Organisation Autre

Expéditeur :

TCS

Chemin de Blandonnet, 4

1214 Vernier

Important :

Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (documents Word et PDF) d'ici au 5 décembre 2025 à l'adresse suivante : sgv@astra.admin.ch

1. Généralités

1. Estimez-vous que les propositions de révision présentées permettent de mettre en œuvre de manière adéquate les demandes formulées dans la motion 21.4516 Schilliger ?

OUI

NON

Sans avis / Non concerné(e)

Le TCS estime que la révision proposée répond de manière adéquate au mandat du Parlement, tant sur la forme que sur le fond.

L'article 106, al. 1 LCR autorise le Conseil fédéral à agir par voie d'ordonnance pour le droit de la circulation routière. L'article 39, al.1 de la Loi sur la Protection de l'Environnement (LPE) prévoit également une telle délégation de compétence au Conseil fédéral. Le TCS estime donc que l'objectif du respect de la hiérarchie du réseau routier peut être atteint, en agissant par le biais des ordonnances qui concernent la circulation routière, comme la protection de l'environnement.

Outre son accord de principe, le TCS demande les adaptations suivantes :

1. La révision de l'OSR doit être accompagnée d'une définition de la notion de « routes affectées à la circulation générale » (voir ci-après point 2). Seule une définition de ces axes importants renforce la hiérarchie du réseau urbain conformément au mandat du Parlement.
2. L'OSR doit être dotée d'une réglementation claire qui corresponde à l'objectif du Conseil fédéral de privilégier les revêtements peu bruyants pour réduire le bruit à la source (voir point 4). À l'heure actuelle, les effets de la révision prévue après son entrée en vigueur ne sont pas clairs, en particulier pour les tronçons dont la rénovation ou la réparation est

	<p>actuellement planifiée ou examinée par les autorités. Il n'existe ni réglementation claire dans l'ordonnance ni informations suffisantes dans le rapport explicatif soumis à consultation.</p> <p>3. Afin de renforcer leur fonction dans le réseau routier, les routes affectées à la circulation générales ne doivent plus pouvoir être intégrées dans des zones 30 (art. 2a, al. 6, OSR, voir point 5).</p> <p>4. L'OFEV doit améliorer sa communication sur les revêtements routiers silencieux afin de renforcer l'utilisation et la diffusion de cette solution technique (voir point 7). Cela est cohérent avec la priorité proposée par le Conseil fédéral.</p>
--	--

2. Modification de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.21)

	2. Approuvez-vous la règle prévoyant que le maintien de la hiérarchie du réseau routier doit être garanti en cas de réduction de la vitesse sur des routes affectées à la circulation générale (art. 108, al. 1, P-OSR) ?	
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON
	<input type="checkbox"/> Sans avis / Non concerné(e)	
	<p>Le TCS salue le fait que la hiérarchie du réseau routier doive être explicitement respectée conformément aux dispositions de l'OSR. Il demande en outre que la notion de « routes affectées à la circulation générale » soit définie dans l'ordonnance.</p> <p>Il est opportun de mentionner explicitement dans cet article la notion de « routes affectées à la circulation générale », née à la faveur d'un changement de l'OSR en 2022. Par ailleurs, ce type de route n'a jamais été juridiquement défini.</p> <p>Le TCS prend acte du fait qu'aucun droit ni obligation spécifiques n'est associé aux différentes fonctions des tronçons routiers (page 6 du rapport explicatif). Il estime toutefois qu'une clarification normative de la hiérarchie fonctionnelle du réseau routier au niveau de l'ordonnance serait la bienvenue, en particulier en vue de préciser la notion de « routes affectées à la circulation générale ». Il propose donc l'intégration d'un nouvel article ainsi rédigé :</p> <p>Art. 1a OSR. Routes affectées à la circulation générale en localité</p> <p>¹ Les routes affectées à la circulation générale hiérarchisent l'ensemble des routes de la localité et en constituent le réseau routier structurant de base. Elles sont conçues en premier lieu en fonction des exigences du trafic motorisé et destinées à des transports sûrs, performants et économiques. Elles permettent ainsi de limiter le trafic motorisé dans les quartiers résidentiels.</p> <p>² Les routes affectées à la circulation générale sont planifiées, exploitées et aménagées en particulier de manière à :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. canaliser et concentrer le trafic de transit, d'échange (origine ou destination dans la localité), de liaison entre les quartiers et de collecte ; b. garantir la fluidité du trafic des véhicules, notamment par un guidage prioritaire, performant et continu aux croisements ; c. favoriser le trafic des véhicules en assurant une capacité élevée. <p>³ Constituent dans tous les cas des routes affectées à la circulation générale les routes qui servent au trafic des véhicules des transports publics des lignes du réseau structurant et les axes de circulation prioritaires pour les véhicules des services de secours.</p> <p>⁴ Toutes les routes n'entrant pas dans les définitions des alinéas 1 à 3 sont des routes non affectées à la circulation générale. Elles se caractérisent par leur complémentarité au réseau des routes affectées à la circulation générale.</p>	

3. Acceptez-vous qu'il faille examiner, dans le cadre de l'expertise, si une éventuelle affectation à la circulation générale (art. 1, al. 9) est maintenue en cas de dérogation à une limitation générale de vitesse (art. 108, al. 4, P-OSR) ?

OUI

NON

Sans avis / Non concerné(e)

Le TCS salue le fait que les expertises doivent vérifier si l'orientation du trafic est maintenue malgré une modification de la vitesse maximale. Les autorités d'exécution doivent être informées à ce sujet.

Cette modification est importante. Le rapport explicatif (page 11) précise en outre que « *lors de l'évaluation du maintien de la hiérarchie du réseau routier, il n'est en outre pas possible de se focaliser uniquement sur le tronçon de route sur lequel il est prévu d'abaisser la vitesse : il faut tenir compte de l'axe routier dans son ensemble* ». Cette dernière précision fait référence au texte adopté par le Parlement, car la motion Schilliger demande un respect de la hiérarchie du réseau également dans et hors des localités.

La modification concernant les expertises doit être clairement communiquée aux autorités d'exécution afin qu'elles puissent adapter leurs pratiques en conséquence. Si l'expertise d'une commune concerne à la fois le réseau routier secondaire (cantonal) et primaire (fédéral), le TCS estime que les autorités compétentes doivent en être informées suffisamment tôt.

4. Acceptez-vous que sur les routes affectées à la circulation générale, il ne soit permis d'abaisser la limitation générale de vitesse pour des motifs de protection de l'environnement que si l'atteinte excessive à l'environnement (bruit, polluants) ne peut être évitée autrement (art. 108, al. 2, let. d, P-OSR) ?

OUI

NON

Sans avis /
Non concerné(e)

Le TCS soutient cette adaptation de l'OSR, indispensable à la mise en œuvre de la motion Schilliger. Il demande en outre que l'ordonnance soit complétée par un article clarifiant son application pour les autorités d'exécution (communes et cantons) et judiciaires.

Le complément à l'OSR est cohérent avec la modification proposée de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) visant à donner la priorité aux revêtements routiers peu bruyants.

Le TCS considère toutefois que le rapport explicatif manque de clarté, par rapport à l'interprétation qui pourrait être faite du principe de proportionnalité, par les autorités d'exécution, comme par les autorités judiciaires, en cas de contentieux.

Dans la partie générale, le Conseil fédéral précise par exemple qu'il est possible de privilégier le phono absorbant sur la vitesse pour les planifications existantes (page 9) : « *Le principe de proportionnalité devra être observé à cet égard, comme lors de chaque action des autorités. Ainsi, le remplacement d'un revêtement routier posé récemment par un revêtement silencieux pourra éventuellement être jugé non proportionné, mais une autre appréciation serait possible si une réfection prochaine du revêtement était de toute façon prévue ».)*

Le TCS demande donc que l'ordonnance soit complétée par l'article suivant :

Art. 108bis OSR Réévaluation périodique des abaissements de vitesse sur les routes affectées à la circulation générale en localité

1 Dans les 12 mois suivant une modification importante des circonstances (par exemple pose d'un revêtement phono absorbant) mais au minimum tous les 10 ans, les abaissements de vitesse sur les routes affectées à la circulation générale en localité font

	<p><i>l'objet d'une réévaluation, d'une nouvelle expertise complète si l'autorité entend maintenir l'abaissement de vitesse, et d'une nouvelle décision par l'autorité compétente.</i></p> <p><i>2 Si l'abaissement de vitesse était fondé sur plusieurs motifs au sens de l'art. 108 al. 2, la nouvelle expertise et la nouvelle décision réévalueront la situation et les alternatives possibles pour tous les motifs d'abaissement.</i></p> <p><i>3 Si aucune décision de l'autorité compétente n'intervient dans les délais prescrits à l'alinéa 1, l'abaissement de vitesse est caduc. La voie de la requête (art. 106) est ouverte pour exiger le rétablissement de la signalisation 50 km/h.</i></p> <p>Un tel article complémentaire est nécessaire pour mettre pleinement en œuvre la priorité accordée par le Conseil fédéral aux revêtements peu bruyants. Les routes affectées à la circulation générale dont la vitesse a déjà été réduite à 30 km/h avant l'entrée en vigueur de la présente révision doivent être réexaminées dans un délai raisonnable. En outre, la réduction de la vitesse maximale serait régulièrement réexaminée, notamment en ce qui concerne les revêtements phono absorbants comme solution alternative appropriée. Du point de vue du TCS, cet article supplémentaire refléterait mieux la volonté du Parlement.</p>

3. Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre (RS 741.213.3)

5. Acceptez-vous qu'il soit précisé que l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre ne s'applique pas sur les routes affectées à la circulation générale, même si des tronçons de ces dernières sont intégrés dans une zone 30 (art. 1a P-O-DETEC) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / Non concerné(e)
<p>Le TCS salue le fait que l'ordonnance précise clairement qu'elle ne s'applique pas aux routes affectées à la circulation générale. Il va même plus loin et demande que la possibilité d'inclure de telles routes dans les zones 30 soit supprimée.</p> <p>Le TCS estime important de modifier cet article de de l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre. Malheureusement, les autorités ne respectent trop souvent pas la signalisation routière prescrite par la Confédération, par exemple en ce qui concerne les règles de priorité (priorité à droite dans les zones 30 et 20 exclusivement) pour les axes affectés à la circulation générale. Cette proposition du Conseil fédéral est donc la bienvenue.</p> <p>En revanche, le TCS invite toutefois le Conseil fédéral à être plus cohérent, en supprimant de l'OSR la possibilité d'intégrer des axes affectés à la circulation générale dans des zones 30 (art 2a al.6 de l'OSR). Le fait d'avoir des zones 30 « ordinaires » et des tronçons de zones 30 affectés à la circulation générale sans priorité de droite et avec passage pour piétons, rend la lisibilité compliquée pour les usagers de la route et est donc une source de confusion, d'erreurs et d'accidents. Cette disposition est donc totalement compatible avec la volonté du Parlement de mieux clarifier la hiérarchie du réseau en localités.</p>		

4. Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS°741.213.3)

6. Approuvez-vous l'obligation de poser un revêtement routier phono absorbant adapté en cas de construction de routes affectées à la circulation générale en localité ou de remplacement du revêtement routier sur de telles routes (art. 8a P-OPB) ?		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / Non concerné(e)

Le TCS salue la proposition visant à privilégier les revêtements routiers peu bruyants. Il demande toutefois quelques précisions et une communication claire aux autorités afin de les aider à évaluer la proportionnalité.

Le TCS suit attentivement les efforts déployés par la Confédération pour aider les cantons et les communes à privilégier les revêtements peu bruyants. Dans ce contexte, il estime que l'extrait suivant du rapport explicatif (partie générale) est important pour l'interprétation de l'art. 8a OPB :

« Peu après la transmission de la motion 21.4516, la question de l'abaissement de la vitesse maximale a été abordée dans le cadre des délibérations sur la modification de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (22.085). Le Conseil national avait approuvé une adaptation selon laquelle il n'était pas possible d'exiger un abaissement des vitesses maximales sur des routes affectées à la circulation générale pour des motifs de protection de l'environnement. Sur proposition du Conseil des États, cette adaptation avait ensuite été abandonnée, parce que le sujet des réductions de vitesse devait être examiné dans le cadre de la mise en œuvre de la motion 21.4516. »

Ce commentaire est important, afin que les autorités qui seront à l'avenir chargées d'évaluer la proportionnalité des mesures à adopter (réduction de la vitesse ou revêtement phono absorbant) puissent se forger une opinion. Elles pourraient ainsi constater que le Conseil national, peu avant l'adoption de la motion Schilliger et dans le cadre du traitement de la Loi sur la Protection de l'Environnement (LPE), avait décidé une adaptation selon laquelle il n'était pas possible d'exiger un abaissement des vitesses maximales sur des routes affectées à la circulation générale pour des motifs de protection de l'environnement. Entre cette volonté de la Chambre basse qui était assez radicale et la position également radicale de certaines localités qui souhaitent généraliser la vitesse de circulation à 30 km/h, il apparaît évident que les autorités chargées de mettre en œuvre ce nouvel article 8a OPB pourraient souvent considérer que cette révision est une forme de compromis, car elle privilégie le revêtement phono absorbant mais n'exclue pas les réductions de vitesse.

Dans les instructions que l'OFROU et l'OFEV transmettront aux cantons et aux communes, le TCS attend donc qu'il soit explicitement précisé que la pose de revêtements phono absorbants soit considérée comme la principale mesure de réduction du bruit du trafic routier à la source, ceci d'autant plus que ces derniers permettent de réduire l'empreinte sonore jusqu'à 9 décibels.

7. Acceptez-vous que l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) recommande des revêtements routiers phono absorbants adaptés (art. 8a P-OPB) ?

OUI

NON

Sans avis / Non concerné(e)

L'OFEV effectue un travail de qualité, afin de suivre la technologie très évolutive des revêtements routiers. Par ailleurs, le TCS loue le travail de sensibilisation qui est effectué, auprès des autorités cantonales et communales. Le TCS attend toutefois de l'OFEV qu'un travail de suivi des efforts réalisés par les cantons et les communes soit engagé. À ce jour, il est en effet impossible d'obtenir de l'OFEV des précisions détaillées sur l'état d'avancement des différents programmes d'encouragement engagés par les cantons et les communes.

Le TCS remarque enfin que la communication de l'OFEV est parfois orientée en faveur de la réduction de la vitesse et au détriment de la pose de revêtement phono absorbants. Compte tenu des progrès industriels très significatifs qui sont réalisés, le TCS considère par exemple

que les appréciations de l'OFEV devraient être plus relatives, en ce qui concerne la pose de revêtements phono absorbants, en particulier en cas de déclivité ou selon l'altitude.

C'est notamment le cas du site web [Réduction de la vitesse](#), où la réduction de moitié du bruit est clairement mentionnée dès la deuxième phrase, alors que sur le site web [Revêtements routiers silencieux](#), la deuxième phrase indique simplement « ... peuvent réduire considérablement le bruit ». Le visiteur du site web ne découvre que le revêtement silencieux est meilleur que s'il lit attentivement.



Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger

«Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern» Fragebogen

Verfasser der Stellungnahme:

Kanton Verband Organisation Sonstiges

Absender:

TCS

Chemin de Blandonnet, 4

1214 Vernier

Wichtig:

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme in elektronischer Form (Word- und PDF-Dokumente) bis zum 5. Dezember 2025 an folgende Adresse: sgv@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 Meinung / Nicht betroffen

Grundsätzlich ist der TCS der Auffassung, dass die vorgeschlagene Revision den Auftrag des Parlaments zielführend umsetzt – sowohl in der Form als auch in der Sache.

Artikel 106 Absatz 1 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) ermächtigt den Bundesrat, im Bereich des Strassenverkehrsrechts auf dem Verordnungsweg zu handeln. Artikel 39 Absatz 1 des Umweltschutzgesetzes (USG) sieht ebenfalls eine solche Kompetenzübertragung an den Bundesrat vor. Der TCS ist daher der Ansicht, dass sich die Sicherung der Hierarchie des Strassennetzes durch die vorgeschlagenen Anpassungen in den Verordnungen im Bereich des Strassenverkehrs und den Umweltschutzes erreichen lässt.

Nebst der grundsätzlichen Zustimmung fordert der TCS folgende Anpassungen:

1. Die Revision der Signalisationsverordnung (SSV) muss mit einer Definition des Begriffs «verkehrsorientierte Strasse» (siehe unten Punkt 2) ergänzt werden. Nur eine Definition dieser wichtigen Achsen stärkt die Hierarchie des Netzes innerorts gemäss Auftrag des Parlaments.
2. In der SSV braucht es eine klare Regelung, die dem Ziel des Bundesrates entspricht, lärmarme Beläge bei der Lärmreduktion an der Quelle zu priorisieren (siehe Punkt 4). Aktuell sind die Auswirkungen der geplanten Revision nach ihrem Inkrafttreten unklar – vor allem für Abschnitte, deren Sanierung oder Instandsetzung aktuell von den Behörden

	<p>geplant oder geprüft werden. Weder gibt es eine klare Regelungen in der Verordnung noch ausreichende Informationen im erläuternden Bericht zur Vernehmlassung.</p> <p>3. Um Ihre Funktion im Strassennetz zu stärken, sollen verkehrsorientierte Strassen nicht mehr in Tempo-30-Zonen integriert werden können (Art. 2a Abs. 6 SSV, siehe Punkt 5).</p> <p>4. Das BAFU soll seine Kommunikation zu lärmarmen Strassenbelägen verbessern, um die Anwendung und Verbreitung dieser technischen Lösung zu stärken (siehe Punkt 7). Dies ist kohärent mit der vom Bundesrat vorgeschlagenen Priorisierung.</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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> Keine Meinung / Nicht betroffen
<p>Der TCS begrüsst, dass die Hierarchie des Strassennetzes gemäss SSV explizit gewahrt werden muss. Im Weiteren fordert er, den Begriff «verkehrsorientierte Strassen» in der Verordnung zu definieren.</p> <p>Es ist angebracht, in diesem Artikel ausdrücklich auf «verkehrsorientierte Strassen» hinzuweisen. Der Begriff wurde 2022 im Zuge einer Änderung der SVV eingeführt, wobei die Definition «verkehrsorientierte Strasse» rechtlich nie klar geregelt wurde.</p> <p>Der TCS nimmt zur Kenntnis, dass mit den verschiedenen Funktionen von Strassentypen keine spezifischen Rechte oder Pflichten verbunden sind (Seite 6 des erläuternden Berichts). Er ist jedoch der Ansicht, dass es auf Verordnungsebene eine klare Regelung zur funktionalen Hierarchie des Strassennetzes braucht – vor allem, um den Begriff «verkehrsorientierte Strassen» besser zu definieren. Der TCS schlägt daher einen zusätzlichen Artikel mit folgendem Wortlaut vor:</p> <p>Art. 1a SSV. Verkehrsorientierte Strassen innerorts</p> <p>¹ <i>verkehrsorientierte Strassen ordnen sämtliche Strassen 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.</i></p> <p>² <i>Verkehrsorientierte Strassen werden so geplant, betrieben und ausgebaut, dass sie insbesondere:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> a. <i>den Durchgangsverkehr, den Austauschverkehr (Ausgangs- oder Zielort in der Ortschaft), den Verbindungsverkehr zwischen den Quartieren und den Sammelverkehr kanalisieren und konzentrieren;</i> b. <i>den Verkehrsfluss gewährleisten, insbesondere durch eine vortrittsberechtigzte, leistungsfähige und kontinuierliche Verkehrsführung an Kreuzungen;</i> c. <i>den motorisierten Verkehr begünstigen, indem sie erhöhte Kapazitäten gewährleisten ;</i> <p>³ <i>Als verkehrsorientierte Strassen gelten in jedem Fall Strassen, die öffentlichen Personennahverkehrsfahrzeugen als Linien des strukturierenden Netzes dienen, sowie vorrangige Verkehrsachsen für Rettungsfahrzeuge.</i></p> <p>⁴ <i>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.</i></p>		

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 Meinung / Nicht betroffen
<p>Der TCS begrüsst, dass die Gutachten prüfen müssen, ob die Verkehrsorientierung trotz einer Änderung der Höchstgeschwindigkeit gewahrt bleibt. Die Vollzugsbehörden sind diesbezüglich zu informieren.</p> <p>Diese Änderung ist wichtig. Der erläuternde Bericht (Seite 11) präzisiert: <i>«Bei der Beurteilung der Wahrung der Hierarchie des Strassennetzes kann zudem nicht einzig auf den Strassenabschnitt fokussiert werden, auf dem die Temporeduktion neu angeordnet werden soll, sondern es ist der ganze Strassenzug zu berücksichtigen.»</i> Diese Präzisierung ist stimmig mit den vom Parlament angenommenen Motionstext, da die Motion Schilliger eine Einhaltung der Hierarchie des Netzes auch innerhalb und <u>ausserhalb</u> von Ortschaften fordert.</p> <p>Die Änderung hinsichtlich der Gutachten ist den Vollzugsbehörden klar zu kommunizieren, damit sie ihre Praxis entsprechend anpassen können. Wenn das Gutachten einer Gemeinde zudem das sekundäre (Kantone) und das primäre (Bund) Strassennetz betrifft, müssen nach Ansicht des TCS die zuständigen Behörden frühzeitig informiert werden müssen.</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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> Keine Meinung / Nicht betroffen
<p>Der TCS unterstützt diese Anpassung der SSV, sie ist für die Umsetzung der Motion Schilliger unerlässlich. Im Weiteren fordert er, die Verordnung mit einem Artikel zu ergänzen, um die Anwendung für die Vollzugs- und Justizbehörden zu klären.</p> <p>Die Ergänzung der SSV ist kohärent mit der vorgeschlagenen Änderung der Lärmschutzverordnung (LSV), um lärmarme Strassenbeläge zu priorisieren.</p> <p>Jedoch ist der TCS der Ansicht, dass der erläuternde Bericht nicht klar genug ist, wie die Vollzugsbehörden und die Justizbehörden im Streitfall die Verhältnismässigkeit auslegen sollen.</p> <p>Im <u>allgemeinen Teil</u> des Berichts präzisiert der Bundesrat beispielsweise, dass <u>bei bestehenden Planungen</u> lärmarme Beläge gegenüber Temporeduktionen zu bevorzugen sind (Seite 8): <i>«Wie bei jeder behördlichen Tätigkeit ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren. So kann es möglicherweise nicht verhältnismässig sein, einen kurz zuvor eingebauten Strassenbelag durch einen lärmarmen Belag zu ersetzen, während die Beurteilung bei einer ohnehin anstehenden Sanierung der Strassenoberfläche anders ausfallen könnte.»</i></p> <p>Der TCS fordert deshalb, die Verordnung mit folgendem Artikel zu ergänzen:</p> <p style="text-align: center;"><i>Art. 108bis SSV Periodische Überprüfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf verkehrsorientierten Strassen innerorts</i></p>		

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.

Ein solcher ergänzender Artikel ist notwendig, um der vom Bundesrat gewünschten Priorisierung der lärmarmen Beläge umfassend umzusetzen. Verkehrsorientierte Strassen, die bereits vor Inkrafttreten der vorliegenden Revision auf 30 km/h reduziert wurden, sind innerhalb einer angemessenen Frist überprüfen. Zudem würde die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit in regelmässig geprüft – auch mit Hinblick auf lärmarme Beläge als geeignete alternative Lösung. Aus Sicht des TCS würde dieser Zusatzartikel den Willen des Parlaments besser widerspiegeln.

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 Meinung / Nicht betroffen

Der TCS begrüsst grundsätzlich, dass die Verordnung klarstellt, dass sie auf verkehrsorientierten Strassen keine Anwendung findet. Er geht noch einen Schritt weiter und fordert, die Möglichkeit aufzuheben, verkehrsorientierte Strassen in Tempo-30-Zonen einzubeziehen.

Der TCS hält es für wichtig, den geltenden Artikel in der Verordnung über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen zu ändern und so mehr Klarheit zu schaffen. Leider halten sich die Behörden allzu oft nicht an die vom Bund vorgeschriebene Strassensignalisation – beispielsweise hinsichtlich Vortrittsregeln (Rechtsvortritt) für verkehrsorientierte Strassen. Der Vorschlag des Bundesrates ist daher zu begrüßen.

Jedoch fordert der TCS den Bundesrat auf, konsequenter zu sein. Konkret ist die Möglichkeit, verkehrsorientierte Strassen in Tempo-30-Zonen einzubeziehen, zu streichen (Art. 2a Abs. 6 SSV). Denn wenn es sowohl «normale» Tempo-30-Zonen als auch verkehrsorientierte Abschnitte darin gibt – mit unterschiedlichen Regeln bezüglich Rechtsvortritt und Fussgängerstreifen – wird es für Verkehrsteilnehmende schnell unübersichtlich. Das führt zu Verwirrung, Fehlern und Unfällen. Diese Forderung passt aus Sicht des TCS zum Auftrag des Parlaments, die Hierarchie des Strassennetzes in Ortschaften klarer zu regeln.

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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> Keine Meinung / Nicht betroffen
<p>Der TCS begrüsst die vorgeschlagene Priorisierung von lärmarmen Strassenbelägen. Er fordert aber einige Präzisierungen und auch eine klare Kommunikation an die Behörden, um sie bei der Beurteilung der Verhältnismässigkeit zu unterstützen.</p> <p>Der TCS verfolgt aufmerksam die Bemühungen des Bundes, die Kantone und Gemeinden bei der Priorisierung von lärmarmen Belägen zu unterstützen. Er ist in diesem Zusammenhang der Meinung, dass der nachstehende Auszug aus dem erläuternden Bericht (allgemeiner Teil) für die Deutung von Art. 8a LSV von Bedeutung ist:</p> <p><i>«Kurz nach Überweisung der Motion 21.4516 wurde das Thema der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit im Rahmen der Debatten zur Änderung des Umweltschutzgesetzes (22.085) aufgenommen. Der Nationalrat hatte dabei einer Änderung zugestimmt, wonach auf verkehrsorientierten Strassen eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeiten aus Umweltschutzgründen nicht verlangt werden könne. Auf Antrag des Ständerats wurde diese Änderung wieder fallengelassen, weil das Thema der Temporeduktionen im Rahmen der Umsetzung der Motion 21.4516 geprüft werden soll.»</i></p> <p>Diese Erläuterung ist wichtig, damit die Behörden, die künftig über die Verhältnismässigkeit von Massnahmen wie Geschwindigkeitsreduktion oder lärmarme Strassenbeläge entscheiden, einen fundierten Beschluss treffen können. Dazu gehört, dass der Nationalrat kurz vor der Annahme der Motion Schilliger und bei der Revision des Umweltschutzgesetzes (USG) beschloss, dass die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeiten auf verkehrsorientierten Strassen aus Umweltschutzgründen nicht zulässig ist. Der dezidierten Haltung des Nationalrates steht die Bestrebungen mancher Gemeinden gegenüber, Tempo 30 flächendeckend einzuführen. In diesem Sinne bietet die vorliegende Vernehmlassung einen sinnvollen Kompromiss: Auf verkehrsorientierten Strassen sind lärmarme Beläge zur Reduktion des Verkehrslärms an der Quelle zu priorisieren, Geschwindigkeitsreduktionen bleiben aber unter gewissen Voraussetzungen möglich (Verhältnismässigkeit). Die obenstehenden Erläuterungen (einschliesslich Beschluss des Nationalrates) bilden für die Behörden somit eine wichtige Grundlage für die Anwendung von Art. 8a der LSV.</p> <p>Der TCS verlangt daher, dass das ASTRA und das BAFU in den Weisungen zuhanden der Kantone und Gemeinden ausdrücklich festhalten, dass lärmarme Strassenbeläge die wichtigste Massnahme zur Lärminderung an der Quelle sind – zumal sie den Lärmpegel um bis zu 9 Dezibel reduzieren können.</p>		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Bundesamt für Umwelt (BAFU) geeignete lärmarme Strassenbeläge empfiehlt (Art. 8a E-LSV)?

JA

NEIN

Keine Meinung / Nicht betroffen

Der TCS begrüsst die Kommunikation und Empfehlungen des BAFU zu lärmarmen Belägen. Weiter fordert er, dass das BAFU die Arbeiten der Kantone und Gemeinden systematisch monitort.

Das BAFU leistet gute Arbeit hinsichtlich der sich rasch weiterentwickelnden lärmarmen Strassenbeläge. Der TCS schätzt auch die Sensibilisierungsarbeit, die bei den kantonalen und kommunalen Behörden geleistet wird. Gleichzeitig erwartet der TCS, dass das BAFU die Bemühungen der Kantone und Gemeinden systematisch erfasst. Denn gegenwärtig ist es leider nicht möglich, vom BAFU detaillierte Angaben zum Stand der verschiedenen Förderprogramme der Kantone und Gemeinden zu erhalten.

Der TCS merkt an, dass die Kommunikation des BAFU manchmal zu stark auf Temporeduktionen setzt und den Vorzügen lärmarmen Strassenbelägen zu wenig Beachtung schenkt. Die bedeutenden technischen Fortschritte bei den lärmarmen Belägen müssen in den Augen des TCS stärker hervorgehoben werden - insbesondere mit Blick auf die Anwendung bei Steigungen oder je nach Höhe.

Auch die Kommunikation auf den Bundesseiten muss in den Augen des TCS angepasst werden. So wird auf der Website über [Geschwindigkeitsreduktion](#) bereits im zweiten Satz erwähnt, dass so eine Halbierung des erreicht werden kann. Dagegen steht auf der Bundes-Website [Lärme Strassenbeläge](#) lediglich, dass sie den Lärm deutlich reduzieren können – ohne dabei die Wirkung zu beziffern. Nur wer die Webseite genau durchliest, kann feststellen, dass lärmarme Beläge oft wirkungsvoller sind als Temporeduktionen.