

2025/226 0.11.01 Allgemeines
Einschätzung der Vorlage zur Änderung der Signalisationsverordnung, Lärmschutz-Verordnung und Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger "Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern")

Beschluss Stadtrat

1. Die Einschätzung der Vorlage zur Änderung der Signalisationsverordnung, Lärmschutz-Verordnung und Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen wird genehmigt.
2. Öffentlichkeit des Beschlusses:
 - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.
3. Mitteilung durch Abteilung Tiefbau an:
 - Schweizerischer Städteverband, info@staedteverband.ch
4. Mitteilung durch Sekretariat an:
 - Geschäftsbereichsleiter Bau, Planung + Umwelt
 - Abteilungsleiter Tiefbau
 - Abteilungsleiter Bevölkerung + Sicherheit
 - Parlamentsdienste (zuhanden Parlament)

Ausgangslage

Im März 2024 hat das Schweizer Parlament die Motion 21.4516 "Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern" überwiesen und den Bundesrat beauftragt, das Strassenverkehrsrecht so anzupassen, dass die Hierarchie und die verschiedenen Funktionen des Schweizer Strassennetzes innerorts und ausserorts respektiert werden. Die neuen Bestimmungen sollen Geschwindigkeitsbegrenzungen enthalten, insbesondere 50 km/h auf den innerörtlichen verkehrsorientierten Strassen und die Möglichkeit, die Geschwindigkeit auf 30 km/h auf Siedlungsstrassen zu reduzieren.

Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat den Schweizerischen Städteverband eingeladen, am Vernehmlassungsverfahren zur Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger "Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern" teilzunehmen. Die Stadt Wetzikon wurde am 11. September 2025 vom Schweizerischen Städteverband angefragt, eine Einschätzung dieser Vorlage vorzunehmen, damit der Schweizerische Städteverband eine Stellungnahme aus Sicht der Städte und städtischen Gemeinden erarbeiten kann. Die Stellungnahme der Stadt Wetzikon ist bis am 14. November 2025 beim Schweizerischen Städteverband einzureichen.

Zum Inhalt der Vorlage

Zum einen soll die Hierarchie des Strassennetzes gewährleistet werden. Dazu soll in der Signalisationsverordnung (SSV) ausdrücklich geregelt werden, dass bei einer Temporeduktion auf verkehrsorientierten Strassen die Hierarchie des Strassennetzes gewährleistet bleiben muss und es soll verlangt werden, dass die Erfüllung dieser Voraussetzung bei Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Strassen gut-

achterlich nachzuweisen ist. In der Verordnung des UVEK über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen soll darauf hingewiesen werden, dass diese Verordnung, die eine Anordnung des Rechtsvortritts verlangt und das Anbringen von Fussgängerstreifen grundsätzlich untersagt, auf verkehrsorientierte Strassen keine Anwendung findet, selbst wenn die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt und sie in eine Tempo-30-Zone einbezogen wurde.

Zum andern soll zum Schutz der Bevölkerung vor dem Strassenlärm eine Priorisierung der Lärmschutzmassnahmen an der Quelle festgelegt werden. Daher soll in der Lärmschutz-Verordnung (LSV) ausdrücklich festgehalten werden, dass innerorts grundsätzlich ein geeigneter lärmarmen Belag einzubauen ist, wenn eine verkehrsorientierte Strasse errichtet oder wenn auf verkehrsorientierten Strassen der Strassenbelag ersetzt wird. Zu dieser Änderung soll in der SSV ein Bezug geschaffen werden, indem festgehalten wird, dass auf verkehrsorientierten Strassen eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit aus Umweltschutzgründen grundsätzlich nur dann in Betracht fällt, wenn die Umweltbelastung nicht durch andere Massnahmen beim betroffenen Strassenabschnitt vermieden werden kann.

Einschätzung der Vorlage aus Sicht der Stadt Wetzikon

Änderung der Signalisationsverordnung

In der Signalisationsverordnung wird der Art. 108 "Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten" geändert. Neu wird ergänzt, dass bei einer Herabsetzung der Geschwindigkeit die Hierarchie des Strassennetzes und insbesondere die Funktionen der verkehrsorientierten Strassen gewährleistet bleiben müssen. Die Erfüllung dieser Anforderung ist mit einem Gutachten zu prüfen.

Mit den vorgeschlagenen Änderungen des Strassenverkehrsrechts muss im Anwendungsfall ausdrücklich zu den Auswirkungen einer Temporeduktion auf verkehrsorientierten Strassen auf die Hierarchie des Strassennetzes Bezug genommen werden. Das bereits heute erforderliche Gutachten muss sich neu explizit zu diesem Thema äussern. Für die Stadt Wetzikon bedeutet dies einen erheblichen Eingriff in die Kompetenz der Planung und des Betriebs des eigenen Strassennetzes. Bei verkehrsorientierten Strassen ist bereits heute ein Gutachten erforderlich, welches die Notwendigkeit, die Zweckmässigkeit und die Verhältnismässigkeit der Temporeduktion aufzeigt. Ebenfalls im Gutachten werden immer auch die Auswirkungen auf das übergeordnete und das angrenzende, siedlungsorientierte Strassennetz geprüft. Aus Sicht der Stadt Wetzikon spielt die Hierarchie der betreffenden Strasse weniger eine Rolle, als die jeweilige örtliche Gegebenheit – sowohl die Lage im Siedlungsgefüge im Allgemeinen als auch im Strassennetz selbst. Eine Temporeduktion soll immer situativ betrachtet werden, denn sie führt auch auf verkehrsorientierten Strassen nicht grundsätzlich zu einer nicht mehr funktionierenden Mobilität. Temporeduktionen können auch bei verkehrsorientierten Strassen Lärm reduzieren, die Verkehrssicherheit erhöhen und für alle attraktive Strassenräume innerhalb der Stadt ermöglichen.

Zudem wird in der SSV, Art. 108 ergänzt, dass bei einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit die Umweltbelastung nicht anders vermeidbar sein muss. Es wird weiterhin daran festgehalten, dass auf verkehrsorientierten Strassen eine Temporeduktion in Betracht fallen kann, wenn die Grenzwerte der Umweltschutzgesetzgebung überschritten sind und damit eine übermässige Umweltbelastung vorliegt. Neu wird aber ausdrücklich verlangt, dass eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit aus Umweltschutzgründen nur dann in Betracht fällt, wenn die Umweltbelastung nicht durch andere Massnahmen beim betroffenen Strassenabschnitt vermieden werden kann. Damit kann der Bezug zur Änderung der LSV verdeutlicht werden, wonach verkehrsorientierte Strassen innerorts mit einem lärmarmen Belag auszustatten sind.

Für die Stadt Wetzikon bedeutet dies, dass eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen insbesondere möglich bleibt, wenn die übermässige Lärmbelastung trotz des Einbaus eines lärmarmen Belags noch nicht behoben werden konnte oder wenn kein für die örtlichen Verhältnisse geeigneter lärmarmen Belag zur Verfügung steht. Die Temporeduktion kann auf Strassen mit konventionellem Belag auch als vorübergehende Massnahme geprüft werden, bis die Vollzugsbehörde beispielsweise bei einer ordentlichen Sanierung der Strasse die Möglichkeit hat, einen lärmarmen Belag einzubauen.

Änderung der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen

Mit der Änderung der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen wird neu der Geltungsbereich geregelt. Diese Verordnung, die eine Anordnung des Rechtsvortritts verlangt und das Anbringen von Fussgängerstreifen grundsätzlich untersagt, gilt ausdrücklich nicht für verkehrsorientierte Strassen oder Abschnitte davon. Grundsätzlich ergibt sich bereits aus den Artikeln 2a Absatz 5 und 108 Absatz 6 SSV, dass die Verordnung des UVEK über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen für die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen nicht zur Anwendung kommt. Im Sinne einer Verdeutlichung soll dies neu aber auch in der UVEK-Verordnung selbst festgehalten werden.

Bei verkehrsorientierten Strassen, die gerade in städtischen Gegebenheiten oftmals eine erhebliche Verkehrsbelastung aufweisen, ist es wichtig, dass bei Temporeduktionen auf die Anordnung des Rechtsvortritts und das Aufheben von Fussgängerstreifen verzichtet werden kann. Damit ein Ausweichen des Verkehrs in die Wohnquartiere vermieden wird, ist die betriebliche und die baulich-gestalterische Einrichtung der Strassen zentral. Werden dieser Grundsatz beachtet und die entsprechenden Anforderungen erfüllt, kann die Verkehrsabwicklung auf den verkehrsorientierten Strassen sogar dann deutlich effizienter erfolgen, wenn die zulässige Geschwindigkeit nicht oder nicht durchgehend höher ist als auf den angrenzenden, siedlungsorientierten Strassen.

Änderung der Lärmschutz-Verordnung

Mit der Änderung der Lärmschutz-Verordnung werden die jeweiligen Strasseneigentümer verpflichtet, bei der Errichtung von verkehrsorientierten Strassen innerorts oder bei der Belagssanierung auf verkehrsorientierten Strassen innerorts einen geeigneten lärmarmen Strassenbelag einzubauen.

Dies hätte für die Stadt Wetzikon direkte Folgen, denn es müssten bei Belagssanierungen auf verkehrsorientierten Strassen künftig immer lärmarme Beläge eingebaut werden. Das UVEK hält im erläuternden Bericht fest, dass lärmarme Beläge auf verkehrsorientierten Strassen, die funktionsgemäss eine erhebliche Verkehrsmenge verzeichnen, für die öffentliche Hand als Strasseneigentümer im Vergleich zu konventionellen Belägen wirtschaftlich tragbar sind.

Der Einbau von lärmarmen Belägen innerorts bei verkehrsorientierten Strassen ist als vorsorgliche Lärmschutzmassnahme zu werten, zumal Liegenschaften an Verkehrsachsen regelmässig lärmbelastet sind. Der Stadt Wetzikon ist der Schutz der Bevölkerung vor Umweltbelastungen wie Lärm ein wichtiges Anliegen. Bereits heute werden, wo zweckmässig oder notwendig, lärmarme Beläge eingebaut. Wie bei jeder behördlichen Tätigkeit ist aber auch in dieser Angelegenheit weiterhin der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Das Bundesamt für Umwelt wird mit der Änderung der Lärmschutz-Verordnung ausdrücklich damit beauftragt, Empfehlungen für die Eignung von lärmarmen Belägen zu erstellen. Aufgrund der Erfahrun-

gen in der Schweiz darf davon ausgegangen werden, dass der Einbau von lärmarmen Belägen zur Senkung der Lärmbelastung auf verkehrsorientierten Strassen im Siedlungsgebiet in den meisten Fällen technisch und betrieblich möglich ist. Dennoch sind für bestimmte Situationen, namentlich in Hang- oder Höhenlagen, zurzeit keine geeigneten Beläge verfügbar.

Wahrung der kommunalen Planungshoheit und der Gemeindeautonomie

Die Planung und der Bau der Strassen liegen, abgesehen von den Durchgangs- und Nationalstrassen, in der Kompetenz der Kantone und allenfalls der Gemeinden. Sie sind für die Hierarchisierung ihres Strassennetzes zuständig. In diese Kompetenzen wird mit der Vorlage nicht eingegriffen. Namentlich bleiben die Zuständigkeiten und Möglichkeiten der Kantone und Gemeinden unverändert, eine Hierarchisierung ihres Strassennetzes vorzunehmen und bestehende Strassen umzuklassieren (z. B. von einem verkehrsorientierten Typ zu einem siedlungsorientierten Typ). Mit der Vorlage wird einzig vorgeschrieben, dass die von den zuständigen Behörden vorgenommene Hierarchisierung ihres Strassennetzes auch bei einer Temporeduktion sichergestellt bleiben muss.

Mit der Änderung der Lärmschutz-Verordnung werden die Strasseneigentümer verpflichtet, bei verkehrsorientierten Strassen innerorts lärmarme Beläge einzubauen. Dies wird als Eingriff in die Gemeindeautonomie gewertet.

Erwägungen

Der Vorlage zur Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger "Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern" kann die Stadt Wetzikon nur wenig Positives abgewinnen, was der Stadtrat hier in seiner Einschätzung der Vorlage kundtut.

Für die Stadt Wetzikon ist im Grundsatz wichtig, dass neben der Ausgestaltung der Strasse (Strassenbreite, Begrünung, etc.) auch das Verkehrsregime (Vortrittsverhältnisse, Höchstgeschwindigkeiten, etc.) auf städtischen Strassen situativ betrachtet werden kann. Jede Strasse hat eine eigene, spezifische Lage im Strassennetz, hat andere Aufgaben und somit auch verschiedene Anforderungen zu erfüllen. Daher ist aus Sicht der Stadt Wetzikon nicht erforderlich, die Strassenhierarchie bei Temporeduktionen ausdrücklich in den Vordergrund zu stellen. Im Rahmen der ohnehin bei Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Strassen erforderlichen Gutachten werden die Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz bereits betrachtet. Eine verkehrssichere und funktionierende Mobilität ist im Interesse jedes Strasseneigentümers, weshalb die Strassenhierarchie nicht zwingend an der Höchstgeschwindigkeit, sondern vielmehr an der Ausgestaltung sowie der Funktion der Strasse im Strassennetz ablesbar sein sollte. Eine Temporeduktion soll daher immer situativ betrachtet und nicht aufgrund der Strassenhierarchie von vornherein erschwert werden.

Die Stadt Wetzikon begrüsst die Anpassung der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen. Die Verdeutlichung, dass somit auf verkehrsorientierten Strassen bzw. Abschnitten davon die Anordnung des Rechtsvortritts nicht erforderlich und das Anbringen von Fussgängerstreifen nicht untersagt ist, wird positiv gewertet. Es hilft, Unklarheiten und Missverständnissen, gerade auch im Zusammenhang mit den zuständigen Bewilligungsinstanzen, vorzubeugen. Damit ein Ausweichen des Verkehrs in die Wohnquartiere vermieden werden kann, ist die betriebliche und die baulich-gestalterische Einrichtung der Strassen zentral.

Die Stadt Wetzikon sieht in der Änderung der Lärmschutz-Verordnung im Hinblick auf die Pflicht, bei Belagssanierungen auf verkehrsorientierten Strassen innerorts künftig immer lärmarme Beläge einzu-

bauen, einen Eingriff in die Gemeindeautonomie. Im Sinne des Subsidiaritätsprinzips ist es nicht Aufgabe des Bundes, den Gemeinden die Art des auf kommunalen Strassen einzubauenden Belags vorzuschreiben. Vielmehr liegt dies im Handlungsspielraum der Gemeinden, situativ den richtigen Belag auszuwählen. Wichtig ist jedoch auf jeden Fall, dass eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen auch aus Lärmschutzgründen weiterhin möglich bleibt. Dies insbesondere dann, wenn die übermässige Lärmbelastung trotz des Einbaus eines lärmarmen Belags noch nicht behoben werden konnte, wenn kein für die örtlichen Verhältnisse geeigneter lärmarmen Belag zur Verfügung steht oder als vorübergehende Massnahme, wenn der Einbau eines lärmarmen Belags aufgrund der Verhältnismässigkeit erst bei einer ordentlichen Sanierung der Strasse zweckmässig ist.

Sollte die Verpflichtung zum Einbau von lärmarmen Belägen auf verkehrsorientierten Strassen dennoch umgesetzt werden, erwartet die Stadt Wetzikon, dass das Bundesamt für Umwelt ausdrücklich damit beauftragt wird, Empfehlungen für die Eignung von lärmarmen Belägen zu erstellen.

Für richtigen Protokollauszug:

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized, flowing line that loops around and ends with a small dot.

Stadtrat Wetzikon

Melanie Imfeld, Stadtschreiberin