



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

Stellungnahme eingereicht durch:

☒ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige

Absender:

Staatskanzlei Kanton Basel-Stadt

Marktplatz 9

4001 Basel

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:

Der Kanton Basel-Stadt ist der Auffassung, dass der Bundesrat mit den vorgelegten Revisionsvorschlägen zur SSV (Signalisationsverordnung) und LSV (Lärmschutzverordnung) den folgenden Punkten deutlich zu wenig oder gar keine Beachtung schenkt:

- Der Bundesrat untergräbt die in Art. 50 der Bundesverfassung als Grundprinzip festgehaltene Gemeindeautonomie. Die Revisionsvorschläge beschneiden zudem die im SVG Art. 3 bezeichneten Befugnisse der Kantone und Gemeinden im Zusammenhang mit erforderlichen Verkehrsmassnahmen.
- Der Bundesrat ignoriert, dass Tempo 30 eine wichtige Massnahme in städtischen Siedlungsgebieten ist, um verschiedene verkehrs- und klimapolitische Ziele erreichen zu können. Dazu zählen beispielsweise die Umsetzung des Veloweggesetzes des Bundes, kantonale Mobilitätsstrategien oder klimapolitische Verpflichtungen der Kantone, die in Volksabstimmungen beschlossen wurden.
- Die Bevölkerungsdichte führt insbesondere in den städtischen Siedlungsgebieten der Schweiz zu einer höheren Betroffenheit hinsichtlich der Lärmbelastung und der Schadstoffexposition. Das Minimierungsgebot gemäss Art. 11 Abs. 2 des Schweizer Umweltschutzgesetzes (USG), demzufolge Emissionen so weit begrenzt werden müssen, «als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist», wird in der vorgeschlagenen Vorlage des Bundesrats nicht ausreichend berücksichtigt.

- d) Der Bundesrat blendet aus, dass es in städtischen Siedlungsgebieten, in denen sich diverse Nutzungen räumlich überlagern und konkurrenzieren und in denen aufgrund des Bevölkerungswachstums siedlungsorientiert verdichtet werden muss, de facto keine rein verkehrsorientierten Strassen gibt.

Ergänzende Detailerläuterungen:

zu a-c):

Die Vorschläge des Bundesrats untergraben die Gemeindeautonomie, indem auf einfachem Verordnungsweg neue bzw. geänderte gesetzliche Grundlagen geschaffen würden, deren Umsetzung in die Zuständigkeit der Behörden auf Stufe der Gemeinden und Kantone fällt. Bundesparlament und dessen Kantonsvertretungen haben keinen Einfluss auf die vorgeschlagenen Anpassungen.

Der im Art. 50 der Bundesverfassung genannten Vorgabe, wonach der Bund u.a. die besondere Situation der Städte berücksichtigen muss, wird im Rahmen der vorgelegten Vorschläge nicht nachgekommen. Der Bundesrat beschneidet die Gemeindeautonomie zusätzlich, indem er den Gemeinden vorschreiben will, wie sie mit den Auswirkungen von Tempo 30-Einführungen in verkehrsorientierten Strassen auf ihr nicht-verkehrsorientiertes Netz umgehen müssen. Zudem beeinflusst der Bundesrat die Priorisierung von Massnahmen an der Quelle bei der Pflicht zur Strassenlärmsanierung.

Die vermehrte Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen schafft mehr Spielraum für die dringend benötigte Umverteilung des städtischen Strassenraums zugunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Fuss- und Veloverkehr) sowie zugunsten von mehr Grünflächen und Entsiegelungen im Strassenraum. Ohne zusätzliche Einführungen von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen in städtischen Gebieten wäre beispielsweise auch das Velogesetz des Bundes nicht umsetzbar und es wäre kaum möglich, die Velo- und Fussgängerfreundlichkeit im städtischen Siedlungsraum zu erhöhen. Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Strassen sind ein wirkungsvolles und kosteneffizientes Instrument, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, Lärmimmissionen und Luftschadstoffemissionen zu senken sowie um den Flächenverbrauch des Verkehrs zu reduzieren.

Aufgrund der in der Schweiz bestehenden starken Eigentumsrechte sind vor allem Städte darauf angewiesen, bei der Umgestaltung ihres öffentlichen Strassenraums und bei der Zuweisung der Nutzungsflächen an die verschiedenen Verkehrsarten einen möglichst grossen Spielraum zu haben. Eine Verschärfung der Bestimmungen für die verkehrsrechtliche Begründung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen würde diesen Spielraum einschränken.

zu d):

Die rechtliche Definition von verkehrsorientierten Strassen ist in der Signalisationsverordnung festgelegt (SSV, Art. 1, Abs. 9): «Verkehrsorientierte Strassen sind alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind». Diese Definition ist uneindeutig, insbesondere in Bezug auf innerörtliche und städtische Verhältnisse. Denn der städtische Verkehr bzw. der Transport von Personen und Gütern in Städten weist eine starke Durchmischung an verschiedenen Verkehrsarten sowie einen hohen und zunehmenden Anteil an leichtem Zweiradverkehr auf. Für dessen Verkehrsführung und Sicherheit sind gemäss Veloweggesetz des

Bundes Massnahmen umzusetzen. Bei zu geringer Strassenquerschnittsbreite bietet Tempo 30 die Möglichkeit, Velomassnahmen einzuführen oder zu verbessern (z.B. Markierung neuer oder Verbreiterung bestehender Radstreifen).

Verkehrorientierte Strassen in städtischen Siedlungsgebieten sind in Bezug auf ihre Funktionen und die Nutzungsansprüche nicht schweizweit mit innerörtlichen verkehrorientierten Strassen vergleichbar. Kleinere bis mittlere Ortschaften werden oftmals von einer Kantonsstrasse durchfahren. Das übrige Strassennetz dieser Ortschaften besteht aus Gemeindestrassen, die vollständig oder überwiegend nicht verkehrorientiert definiert sind (Erschliessungsstrassen und Quartiersammelstrassen gemäss verkehrsplanerischer Definition in den VSS-Normen). Verkehrssicherheitsbezogene, städtebauliche und klimapolitische Ziele machen es erforderlich, dass verkehrorientierte Strassen in Städten verstärkt mit Tempo 30 belegt bzw. signaltechnisch in angrenzende Tempo 30-Zonen integriert werden.

Die vom Bundesrat vorgeschlagenen Verordnungsanpassungen tragen all den genannten Umständen nicht Rechnung. Sie behandeln alle verkehrorientierten Strassen gleich, unabhängig davon, ob es sich verkehrsrechtlich um eine Hauptstrasse bzw. eine Kantonsstrasse oder um eine verkehrorientierte Nebenstrasse (Hauptsammelstrasse gemäss VSS-Norm) handelt.

Wie im erläuternden Bericht des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zur vorliegenden Vernehmlassungsvorlage zu Recht erwähnt wird, bewegt sich das Anliegen der Motion Schilliger auf der Schnittstelle zwischen Strassenverkehrsrecht und Bau- und Planungsrecht.

In der VSS-Norm zu den Sammelstrassen (VSS 40 044), zu denen auch die verkehrorientierten Hauptsammelstrassen zählen, werden unter den Anforderungen bzw. Grundsätzen zu diesem Strassentyp die folgenden Punkte genannt: Die Anforderungen der Verkehrssicherheit stehen im Vordergrund und es sind auch die Anforderungen des Umweltschutzes und des Städtebaus zu berücksichtigen.

Auf verkehrorientierten Strassen, vor allem im städtischen Siedlungsgebiet, geht es um weit mehr, als nur die rein verkehrstechnischen Funktionen (Durchleiten, Verbinden) sicherzustellen. Dies gilt aus städtischer Sicht in gewissem Mass auch für Hauptstrassen bzw. Hauptverkehrsstrassen in städtischen Siedlungsgebieten.

Antrag:

Die vom Bundesrat vorgeschlagenen Anpassungen in der SSV und LSV sollen nur für Hauptstrassen gelten, die gemäss Durchgangsstrassenverordnung des Bundes (SR 741.272, Anhang 2) Teil des Durchgangsstrassennetzes bilden.

Diese Einschränkung, im Sinne eines Kompromissvorschlags, würde den verkehrsplanerischen und städtebaulichen Spielraum zur Bewältigung der künftigen Herausforderungen der Städte nicht übermässig stark beschränken und käme gleichzeitig der Forderung nach verstärkter Sicherung der Strassennetzhierarchie gemäss der Motion Schilliger in angemessener Weise entgegen.

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: Der Kanton Basel-Stadt befürwortet das Vorhandensein einer Strassennetzhierarchie in den einzelnen Kantonen und Gemeinden als wichtige Grundlage des Bau- und Planungsrechts, gestützt auf die VSS-Normen zu den Strassentypen (VSS 40 040 bis 40 045). Der Kanton Basel-Stadt unterstützt das Anliegen, dass verkehrsorientierte Strassen als solche erkennbar sind und bleiben, insbesondere was den Ausbaugrad/die Ausgestaltung des Strassenraums, die Signalisation und die Vortrittsregelung betrifft. Die geltenden VSS-Normen bieten dazu den nötigen Spielraum. Die Befolgung des verkehrsplanerischen Prinzips der sogenannten «selbsterklärenden» Strasse hilft den Gemeinden und Städten dabei, dass die Geschwindigkeitsvorschriften durch die Verkehrsteilnehmenden beachtet werden, und reduziert die Wahrscheinlichkeit unerwünschter Verkehrsverlagerungen in die Wohnquartiere. Die Strassennetz-Hierarchie ist in den meisten Fällen nicht von der signalisierten Höchstgeschwindigkeit, sondern von der Gestaltung des Strassenraums und der Art der Verkehrsführung auf dem untergeordneten Netz abhängig. Bei seinen bisherigen Einführungen von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassenabschnitten hat sich der Kanton Basel-Stadt stets daran gehalten, das Erscheinungsbild der Strasse nicht zu verändern (keine Aufhebung von Fussgängerstreifen, Lichtsignalanlagen, Markierung von Mittellinien etc.) und die Vortrittsberechtigung der verkehrsorientierten Strasse beizubehalten. Eine absolute Nulltoleranz bezüglich Ausweichverkehr in die Wohnquartiere ist unrealistisch, da Ausweichverkehr aus anderen Gründen, wie beispielsweise Baustellen, nie gänzlich auszuschliessen ist. Nach Ansicht des Kantons Basel-Stadt geht es bei der Einführung von Tempo 30 auf dem verkehrsorientierten Netz vielmehr darum, unerwünschte Verlagerungswirkungen auf einem sehr niedrigen, vernachlässigbaren Niveau zu halten, während gleichzeitig substanzielle Verlagerungen innerhalb des verkehrsorientierten Netzes stattfinden. Aufgrund der Formulierung der vom Bundesrat vorgeschlagenen SSV-Anpassung bleibt unklar, welchen Bewertungsmassstab die Gerichte im Rahmen von Rechtsverfahren gegen Tempo 30-Einführungen bei der Beurteilung des Ausmasses von induziertem Ausweichverkehr und der von den Ordnungsbehörden vorgesehen Massnahmen zur Minimierung von unerwünschtem Ausweichverkehr anlegen sollen. Antrag: Die auf S. 6 im Erläuterungsbericht des UVEK enthaltene Formulierung «Vielmehr geht es darum, [...] und insbesondere Ausweichverkehr in die Wohnquartiere vermieden wird» muss nach Auffassung des Kantons Basel-Stadt umformuliert werden zu: «Vielmehr geht es darum, [...] und insbesondere kein wesentlicher Ausweichverkehr in die Wohnquartiere entsteht».		

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:

Die Prüfung eines allfälligen unerwünschten Ausweichverkehrs auf das hierarchisch untergeordnete Strassennetz wurde im Kanton Basel-Stadt bislang mittels Verkehrsmodellanalyse untersucht (der Kanton verfügt über ein eigenes Gesamtverkehrsmodell der Region Basel, welches periodisch aktualisiert und laufend optimiert wird). Basel-Stadt wird dies auch weiterhin so handhaben und bei Bedarf geeignete flankierende Massnahmen zur Minimierung unerwünschter Verlagerungswirkungen evaluieren und umsetzen.

Die Städte und Gemeinden haben ein Eigeninteresse daran, dass die Einführung von Tempo 30-Abschnitten auf verkehrsorientierten Strassen nicht zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen und damit zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit auf dem untergeordneten Strassennetz führt. Dafür ist kein Nachweiszwang des Bundesrats im Rahmen der Erstellung von Gutachten durch die Anordnungsbehörde erforderlich. Zudem bedeutet der vorgesehene Nachweiszwang eine Beschneidung der Gemeindeautonomie, denn Massnahmen zur Vermeidung von unerwünschtem Ausweichverkehr auf das untergeordnete Verkehrsnetz liegen in der Kompetenz der Gemeinden.

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:

Der Zweck des USG umfasst den Schutz gegen schädliche oder lästige Einwirkungen, wozu auch Luftverunreinigungen, die durch den Bau und Betrieb von Anlagen (wie z.B. Verkehrswege) verursacht werden, zählen. Luftverunreinigungen und Lärm sind durch Massnahmen an der Quelle zu begrenzen. Unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung sind Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist.

In der Feldbergstrasse, einer bedeutenden verkehrsorientierten Strasse in Basel, konnten nach der Einführung von Tempo 30 die Lärmbelastung und die NO_x-Emissionen nachweislich reduziert werden. Dadurch wurde der Jahresmittelgrenzwert gemäss der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) für NO₂ eingehalten.

Der Kanton Basel-Stadt befürwortet grundsätzlich den Einbau lärmmindernder Beläge auf verkehrsorientierten Strassen. Im Rahmen eines Belagsersatzes auf entsprechenden Strassen ist dieser auch bei Einhaltung der Immissionsgrenzwerte im Sinne der Vorsorge (USG, Art. 11) unter Berücksichtigung der geringen Kostendifferenz zwischen einem Normalbelag und einem lärmmindernden Belag gerechtfertigt.

	Im Erläuterungsbericht des UVEK werden die beiden zur Lärmreduktion an der Quelle verfügbaren Massnahmen – Einbau lärmindernder Belag und Temporeduktion von 50 auf 30 km/h – als mindestens gleichwertig beschrieben. Die technischen Möglichkeiten, wie auch die Wirkung und Dauerhaftigkeit lärmindernder Beläge hängen jedoch stark von den örtlichen Gegebenheiten ab, wie Verkehrsmengen/-belastung, klimatischen Faktoren, Strassengeometrie, Geschwindigkeiten, etc. Die auf der Website des BAFU ausgewiesenen Wirkungen solcher Beläge im Anfangs- und im Endzustand sind dabei als maximal mögliche Wirkungen zu betrachten, die nur unter idealen Voraussetzungen erzielt werden können. Diese Wirkung kann im innerstädtischen Bereich mit den heute verfügbaren Belägen nicht erreicht werden. In der Regel können die Überschreitungen der Lärmschutzgrenzwerte mit einem Belagsersatz als alleinige Massnahme nicht behoben werden. Gemäss Erläuterungsbericht geht der Gesetzgeber mit Anpassung des Verordnungstextes davon aus, dass eine Temporeduktion nur dann umgesetzt werden darf, wenn ein lärmindernder Belag eingebaut ist oder kein für die örtlichen Verhältnisse geeigneter lärmindernder Belag zur Verfügung steht, insbesondere für Hang- oder Höhenlagen. Die Temporeduktion kann gemäss Vorschlag des Bundesrats als vorübergehende Massnahme geprüft werden, bis die Möglichkeit besteht, einen lärmarmen Belag einzubauen. Diese Regelung bedeutet jedoch einen zusätzlichen Aufwand für die Kantone und Gemeinden, der im Erläuterungsbericht nicht dargelegt wird. Die Temporeduktionen müssen in diesen Fällen doppelt geprüft und öffentlich aufgelegt werden. Antrag: Die zuständigen lokalen Behörden sollen frei sein, selbst zu entscheiden, mit welchen Massnahmen an der Quelle sie eine Strassenlärmsanierung erreichen können, sei dies mittels Tempo 30, mittels lärmindernder Beläge oder einer Kombination dieser Massnahmen.
--	---

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: Der Kanton Basel-Stadt hat verkehrsorientierte Strassen bisher nur in eine bereits bestehende angrenzende Tempo 30-Zone einbezogen, um dadurch die Signalisation für die Verkehrsteilnehmenden zu vereinfachen und nicht unnötig viele Signale aufstellen und unterhalten zu müssen. Die Charakteristik der in die Zone einbezogenen verkehrsorientierten Strasse und die Vortrittsverhältnisse wurden dabei nicht verändert (siehe auch Antwort zu Frage 3). Insofern beurteilen wir die vorgesehene Klarstellung als begrüssenswert im Hinblick auf ein besseres Verständnis der rechtlichen Grundlagen zu Tempo 30.		

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)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen:

Wie in der Antwort zu Frage 4 dargelegt, wird diese Praxis im Kanton Basel-Stadt bereits angewendet.

Die Detailprüfung lärm mindernder Beläge sowie die Auslegung des Begriffs «geeignet» erfolgen in den einzelnen Kantonen und Gemeinden abhängig von den jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen und Gegebenheiten unterschiedlich.

Bei der Entscheidung, auf welchen Strassenabschnitten oder in welchen Knotenbereichen im Kanton Basel-Stadt lärm mindernde Beläge eingesetzt werden können, werden verschiedene Kriterien berücksichtigt. Neben den technischen Anforderungen wird auch eine wirtschaftliche Betrachtung über die gesamte Nutzungsdauer vorgenommen, welche die Punkte für Betrieb, Unterhalt und zukünftige Instandsetzungen im «Asset-Management» miteinbezieht. Auch wiederkehrende oder kurzfristig kritische Auswirkungen durch Baustellen auf den störungsfreien Regelbetrieb, Belastungen für Anwohnende und Gewerbetreibende sowie mögliche negative Auswirkungen im Hinblick auf die Nachhaltigkeitsvorgaben werden in die Gesamtbeurteilung einbezogen.

Die im Erläuterungsbericht des UVEK aufgeführten Einschränkungen für den Einsatz lärm mindernder Beläge, insbesondere *in Hang- und Höhenlagen* stellen keine abschliessende Aufzählung dar und sind somit entsprechend zu korrigieren. Weitere Rahmenbedingungen können den Einsatz lärm mindernder Beläge einschränken, beispielsweise in Bereichen mit hohen Belastungen durch Schub- und Scherkräfte. Zudem ist der im Erläuterungsbericht gemachte Vergleich mit der Temporeduktion objektiv nicht korrekt, da die Wirkung des bestmöglichen Falls eines lärm mindernden Belags pauschal mit einem widerrechtlichen Zustand (Nichteinhaltung der signalisierten Maximalgeschwindigkeit) verglichen wird (siehe auch Bemerkungen zu Frage 4).

Antrag:

Der Erläuterungsbericht des UVEK ist wie folgt anzupassen:

1. ~~«Sie bewirkt eine mindestens gleichwertige Lärmreduktion wie eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h, kann sie aber bis zum Ende ihrer Nutzungsdauer im Einzelfall deutlich übertreffen. Mit einer Temporeduktion um 20 km/h kann die Lärmbelastung um rund 3 dB(A) für den Mittelungspegel reduziert werden. Diese Wirkung setzt aber voraus, dass nicht bloss die Geschwindigkeitssignale geändert werden, sondern die effektiv gefahrene Geschwindigkeit auch tatsächlich reduziert wird. Lärmarme Beläge verlieren zwar mit der Zeit einen Teil ihrer akustischen Wirkung, können unter gewissen Voraussetzungen den Lärm aber am Ende der Nutzungsdauer immer noch um rund maximal 3 dB(A) reduzieren. Sie haben gleichzeitig den Vorteil,~~

	dass sie im Neuzustand den Lärm gegenüber herkömmlichen Belägen um etwa maximal 8 dB(A) mindern können.»
	2. Erweiterung oder Korrektur der namentlichen Aufzählung einschränkender Randbedingungen als nicht abschliessende Aufzählung.

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: Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt ist eine bundeseinheitliche Festlegung von Mindestvorgaben hinsichtlich der «Eignung» von Belägen nicht zielführend. Aufgrund der Eigenverantwortung der Forschung, Materialwahl, Einsatzgebiet und nachgewiesener Eignung gibt es bereits heute eine ausreichende Differenzierung, die eine praxisgerechte Anwendung lärmindernder Beläge ermöglicht. Eine zusätzliche Vereinheitlichung durch den Bund würde die notwendige Flexibilität in der standortspezifischen Auswahl geeigneter Beläge einschränken und der Eigenverantwortung der Forschung sowie der fachlichen Verantwortungsträger nicht gerecht werden. Die bestehenden Verfahren und Empfehlungen gewährleisten bereits eine sachgerechte Berücksichtigung standortspezifischer Faktoren, so dass keine weiteren bundeseinheitlichen Vorgaben erforderlich sind. Die Formulierung auf S. 8 im Erläuterungsbericht des UVEK: «Für bestimmte Situationen, namentlich in Hang- oder Höhenlagen sind allerdings zurzeit keine geeigneten Beläge verfügbar. Das Bundesamt für Umwelt wird deshalb ausdrücklich beauftragt, Empfehlungen für die Eignung von lärmarmen Belägen zu erstellen.» .. erweckt den Eindruck einer abschliessenden Aufzählung („namentlich“). Es können aber auch andere technische und betriebliche Einschränkungen bestehen, die aus Sicht des Strasseneigentümers zum Schluss führen, dass ein lärmindernder Belag nicht wirksam oder nicht verhältnismässig ist. Die zitierte Formulierung muss deshalb nach Ansicht des Kantons Basel-Stadt entsprechend angepasst werden.		
Antrag: Verzicht auf eine Empfehlung des Bundes bezüglich geeigneter lärmarmer Strassenbeläge		