Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Umwelt BAFU
Abteilung Lärm und NIS

Prüfschema für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Haupt- und übrigen Strassen

Prüfung der Verhältnismässigkeit

Führt Strassenlärm zur Überschreitung der Grenzwerte ist die Reduktion der Geschwindigkeit eine mögliche Massnahme, welche die zuständige Behörde nur nach Prüfung der Verhältnismässigkeit anordnen kann. Die Rechtsgrundlagen im Umwelt (USG), insbesondere im Lärmbereich (LSV) definieren bis zu einem gewissen Grad die Schritte unter Verwendung präziser Begriffe. Handelt es sich bei der geplanten Massnahme zur Verringerung des Straßenverkehrslärms um eine Geschwindigkeitsreduktion, also um eine Abweichung von der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung, so werden in den Rechtsgrundlagen des Strassenverkehrs (SVG, SSV) unterschiedlich bezeichnete, aber gleichwertige Stufen der Verhältnismässigkeitsprüfung vorgeschlagen.

Das unten vorgeschlagene Schema zur Prüfung der Verhältnismässigkeit verbindet die Begriffe der beiden Rechtsgrundlagen und zeichnet die notwendigen Schritte nach, indem es Bewertungsmethoden vorschlägt, um zu einer endgültigen Entscheidung zu gelangen.

Strassenverkehrslärm > BGW auf Hauptstrassen und übrigen Strassen

- Der Strassenlärm überschreitet die massgeblichen Belastungsgrenzwerte (Art. 16, 25 USG und Art. 7 ff und 13 ff LSV)
- Die Lärmbelastung gilt damit als übermässig im Sinn von Art. 108 Abs. 1 und Abs. 2 Bst. d SSV

Ermittlung der Lärmbelastung durch Messungen oder Berechnungen

Grundsatz der Verhältnismässigkeit
Abweichung von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten nach Art. 32 SVG und Art. 108 SSV, dessen Abs. 4 lautet:

Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, …

Prüfung der Verhältnismässigkeit

Die Massnahme ist:

1. **zweckmässig (geeignet), wenn die Temporeduktion wahrnehmbar (≥ 1 dB) zur Lärmminderung beiträgt;**
   a. Bestimmen der **potenziellen** Wirkung der Temporeduktion
      i. sonROAD; sonROAD18 (Publikation 2020)

   b. Abschätzung der **potenziellen** Wirkung der Temporeduktion möglich mit
      i. Kapitel 3.1* (befasst sich mit Lärmbelastung)
      ii. WebTool T30 (BAFU)

2. **erforderlich, wenn keine mildere Massnahme mindestens die gleiche Lärmreduktion bewirkt;**
   Prüfung weiterer Massnahmen, soweit ersichtlich
   a. Lärmarmer Belag: Leitfaden Strassenlärm
   b. Lärmschutzwand: Leitfaden Strassenlärm
   c. Verkehrslenkende Massnahme
   d. Andere

3. **zumutbar (verhältnismässig i.e.S.), wenn zwischen Zweck und Wirkung der Massnahme ein vernünftiges Verhältnis besteht.**
   Wirkungen (positive und negative) der Massnahme umfassend abschätzen.
   a. Kapitel 3.2* (befasst sich mit Raumqualität)
   b. Kapitel 3.3* (befasst sich mit Verkehrssicherheit)
   c. Kapitel 3.4* (befasst sich mit Verkehrsqualität)
   d. Kapitel 3.5* (befasst sich mit direkten Kosten)

* Die erwähnten Kapitel finden sich in: *Beurteilungsmethode für Temporeduktionen als Lärmschutzmassnahme. Hilfe für die Interessenabwägung* (2019), Infras und Grolimund + Partner, im Auftrag des BAFU.

… ob die Massnahme zweckmässig ist
Nein → **Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit unverhältnismässig**
Ja ↓

… ob eine andere Massnahme vorzuziehen ist
Ja → **Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit unverhältnismässig**
Nein ↓

… ob die Massnahme verhältnismässig [im engeren Sinne] ist
Nein → **Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit unverhältnismässig**
Ja ↓

= Massnahme ist nötig im Sinne von Art. 108 Abs. 4 SSV

Ja ↓

Der Entscheid obliegt der Vollzugsbehörde

USG : Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01)
LSV : Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (SR 814.41)
SVG : Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01)
SSV : Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SR 741.21)

Stand Juli 2026