



**Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse**  
Zentralsekretariat / Secrétariat central  
Theaterplatz 4, 3011 Bern  
Postfach / Case postale, 3001 Bern  
Tel. 031 329 69 69 / [cecile.heim@spschweiz.ch](mailto:cecile.heim@spschweiz.ch)  
[www.spschweiz.ch](http://www.spschweiz.ch) / [www.pssuisse.ch](http://www.pssuisse.ch)

Bundesamt für Strassen (ASTRA)  
Pulverstrasse 13  
3063 Ittigen  
[svq@astra.admin.ch](mailto:svq@astra.admin.ch)

Bern, 4. Dezember 2025

**Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger  
«Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern»:  
Stellungnahme der SP Schweiz**

Sehr geehrter Herr Bundesrat,  
Sehr geehrte Damen und Herren,

Besten Dank für die Einladung zur Teilnahme an der obenstehenden Vernehmlassung.  
Gerne unterbreiten wir Ihnen die folgende Stellungnahme.

**Zusammenfassung der Vorlage:**

Mit der Vorlage soll die Motion 21.4516 Schilliger «Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern» umgesetzt werden. Es soll ausdrücklich festgehalten werden, dass bei einer Temporeduktion auf verkehrsorientierten Strassen die Hierarchie des Strassennetzes gewährleistet bleiben muss und verlangt werden, dass die Erfüllung dieser Voraussetzung gutachterlich nachzuweisen ist. Der Schutz der Bevölkerung vor übermässigem Lärm des Strassenverkehrs soll primär mit der Pflicht sichergestellt werden, verkehrsorientierte Strassen innerorts mit einem lärmarmen Belag auszustatten.

**Generelle Bemerkungen:**

Wie die SP-Fraktion die Motion Schilliger im Parlament abgelehnt hat, lehnt die SP Schweiz auch die vorliegende Vorlage zur Umsetzung der Motion ab. Diese Umsetzung erachten wir als inakzeptable, da sie staatsrechtlich problematisch, unverantwortlich, finanzpolitisch

fragwürdig, klimapolitisch kontraproduktiv, verkehrstechnisch unsinnig und sozial ungerecht ist.

Die vorgeschlagene Verordnungsänderung ist aus zwei Gründen staatspolitisch problematisch. Zum einen missachtet sie die Kompetenz der Gemeinden und Kantonen, da sie in ihre Planungshoheit eingreift. Andererseits wäre aus demokratiepolitischer Sicht, eine Gesetzesänderung vorzuziehen: Mit seiner Entscheidung, per Verordnung statt per Gesetzesrevision vorzugehen, schwächt der Bundesrat den Handlungsspielraum des Parlaments. Hinzu kommt, dass eine Verordnungsänderung ein potenzielles Referendum verhindert, was der Bevölkerung somit das Mitspracherecht verweigert. Aus Sicht der SP schadet diese teilweise über die Kompetenzen des Bundesrates greifende Beschlussfassung auf Verordnungsstufe der direkten Demokratie.

Diese Vorlage ist unverantwortlich, weil sie mehr Unfälle mit schwer verletzten oder gar Todesopfern fördert. Denn bei der Tempo-Reduktion geht es nicht nur um Lärmschutz, sondern auch um Unfallverhütung, was innerorts besonders wichtig ist – insbesondere, wenn man berücksichtigt, dass 80% der Bevölkerung in Agglomerationen wohnt. Gerne weisen wir auch auf das [SRF-Tagesgespräch mit Stefan Siegrist](#), Direktor der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hin, der wegen steigenden Strassenverkehrstoten und Tempoerhöhungen alarmiert ist. Zur Erinnerung, europaweit gehört die Schweiz zu den wenigen Ländern, in denen es am meisten Verkehrstote gibt, wie im oben genannten Tagesgespräch erwähnt wird. Zusätzlich ereignen sich laut dem bfu die Hälfte der schweren Strassenverkehrsunfälle auf Strassen innerorts mit Tempo 50. Mit der Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h können schwere Unfälle um ungefähr 38% gesenkt werden. Für die SP Schweiz ist somit unverständlich und gar alarmierend, weshalb der Verkehrsminister eine Verkehrspolitik anstrebt, die zu mehr Unfällen führt – vor allem, wenn es sich bei den meisten Opfern um Schulkinder oder älteren Menschen handelt.

Obwohl der Bundesrat und die Bürgerliche Mehrheit ständig propagiert, dass die Schweiz sparen muss, greift der Verkehrsminister zur teuersten Massnahme überhaupt: Die Kosten, um eine Strasse in eine 30er-Zone umzuwandeln, sind 2 bis 3 Mal tiefer als ein lärmäpfender Strassenbelag einzusetzen. Hinzu kommt, dass der lärmäpfende Strassenbelag regelmässig aufgefrischt werden muss, um seine Wirkung zu erhalten. Es ist also aus finanzpolitischer Sicht unverständlich, weshalb diese Option von einem bürgerlichen Bundesrat gewählt wird.

Zusätzlich zur Unfallverhütung und zum Lärmschutz dient die Temporeduktion auch der Emissionsreduktion. Eine erneute Tempoerhöhung ist somit klimapolitisch kontraproduktiv und gefährdet die im Klima- und Innovationsgesetz festgelegten Klimaziele. Eine Tempoerhöhung führt jedoch auch zu einer erhöhten Emission von Schadstoffen, die die Luftqualität verschlechtert, was Leute krank macht und somit zusätzliche Gesundheitskosten provoziert. Diese Vorlage ist deshalb nicht nur klimapolitisch kontraproduktiv, sondern gefährdet auch die Gesundheit der Bevölkerung (sei es wegen einer erhöhten Unfallgefahr oder der erhöhten Schadstoffemissionen).

Während diese Vorlage viele Nachteile mit sich bringt, ist sie gleichzeitig verkehrstechnisch unsinnig. Denn Verkehrsstudien zeigen, dass Tempo 30 den Verkehrsfluss verflüssigen kann und somit zu weniger Stau führen kann. Hingegen würde die Vorlage zu mehr Stau führen, da die Einführung von lärmäpfenden Belägen Baustellen und somit Wartezeiten verursachen. Weiter zu berücksichtigen ist, dass eine Tempoerhöhung von 20 km/h auf kurze Teilstrecken die Gesamtreise nicht beschleunigt. Es stellt sich also die Frage, welche positive Seiten diese Vorlage hat.

Schliesslich unterstreicht die SP, dass diese Vorlage sozial höchst ungerecht ist. Für Wohnungen an verkehrsorientierten Strassen wird meist eine tiefere Miete verlangt als für Wohnungen an Quartierstrassen gerade wegen den Lärmemissionen, Schadstoffen und grössere Unfallgefahr für Kinder, die im Quartier spielen wollen. Wer somit eine Tempohöhung auf verkehrsorientierten Strassen verlangt, erzielt somit eine zusätzliche Verschlechterung der Wohnsituation für Menschen, die sich keine teurere Wohnung leisten können und somit bereits eine schwächere Kaufkraft haben als Leute, die sich Wohnungen an Quartierstrassen leisten können. Aus diesem Grund erachtet die SP Schweiz diese Vorlage als sozial höchst ungerecht.

### **Mängel des erläuternden Berichts:**

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 lärmenschützenden 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 richtigerweise zunehmen würden bei Umsetzung des Vorschlages Bundesrat.

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. 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 (siehe die [interaktive Karte des ASTRA](#)) zeigt eindrücklich, dass sich eine grosse Zahl schwerer 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 Sicherheit negativ beeinflussen wird, ist es irreführend, wenn im Erläuterungsbericht nicht auf diesen Zusammenhang hingewiesen wird.

In den Erläuterungen zu den Auswirkungen auf die Umwelt wird nicht erwähnt, dass eine Priorisierung von lärmarmen Belägen gegenüber Tempo 30 auch negative Auswirkungen betreffend klimafreundliche Mobilität, Luftschatdstoffen und Pneuabrieb hätte: Das deutlich tiefere Sicherheitsniveau bei Tempo 50 führt auch dazu, dass die Fortbewegung mit umweltfreundlicher Mobilität weniger attraktiv ist. Umgekehrt belegen die Erfahrungen von zahlreichen europäischen Städten, dass nach der Einführung von grossflächigen Tempo-30-Zonen eine hohe Zunahme des Veloanteils beobachtet werden konnte. Schliesslich reduziert Tempo 30 auch die Luftschatdstoffe. Von dieser Problematik sind auch die Elektromotorfahrzeuge betroffen, indem sie hohe Mengen an Pneuabrieb (PM10 und PM2.5!) erzeugen. Dieses Luftschatdstoffthema hat einen grösseren Einfluss auf die Gesundheit. Es handelt sich dabei um Emissionen, die mit tieferer Geschwindigkeit wesentlich geringer sind.

In den Kapiteln 4.3, 4.4 und 4.5 fehlt eine volkswirtschaftliche Gesamtbetrachtung zum gesellschaftlichen Nutzen von Tempo 30, der für einen objektiven Vergleich – wie beim lärmarmen Belag – mit Zahlen unterlegt werden müsste. Dadurch wird ausgeblendet, dass Gemeinden und Kantone mit dem Einsatz von T30 die Sicherheit erhöhen, die Bevölkerung vor Lärm schützen, den Verkehrsfluss verbessern, die Lebensqualität erhöhen, die Trennwirkungen von stark befahrenen Straßen lindern, klimaverträgliche und raumeffiziente Mobilität fördern und bei tieferen Tempi öffentlicher Raum gewonnen wird, der je nach Bedürfnis eingesetzt werden kann (Ausweitung Fußgängerbereiche, Radstreifen, kühlende Grünelemente, etc). Ebenso fehlen Einschätzungen, in welcher Form die neue Regelung die Umsetzung von Volksbeschlüssen tangieren würde (KIG, CO2-Gesetz und Veloweggesetz).

## Fragebogen:

### Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton  Verband  x Organisation  Übrige

Absender:

Sozialdemokratische Partei der Schweiz (SP)

Theaterplatz 4

3011 Bern

[cecile.heim@spschweiz.ch](mailto:cecile.heim@spschweiz.ch) / [sekretariat@spschweiz.ch](mailto:sekretariat@spschweiz.ch)

**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](mailto: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?

	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> x NEIN	<input type="checkbox"/> 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 der Gemeinden, 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*

	<p>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.</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 type="checkbox"/> <b>x JA</b>	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> 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.*

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> 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)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> x NEIN	<input type="checkbox"/> 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.).*

**Verstoß gegen das Subsidiaritätsprinzip und die kommunale Selbstverwaltung**  
*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.*

*Die Motion fordert den Bund auf, «die Hierarchie des Strassennetzes zu konsolidieren» und vorrangig die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf Durchgangsstrassen beizubehalten. Konkret bedeutet dies, dass Bern zum obersten Schiedsrichter darüber wird, wie die Kantone und Städte ihr internes Strassennetz organisieren, obwohl die Planung der Kantons- und Gemeindestrassen traditionell in deren Zuständigkeit fällt. Der Bund sollte sich auf den allgemeinen Rahmen (STRG) beschränken und den Kantonen/Gemeinden Spielraum für Feinabstimmungen lassen.*

**Unnötige Einschränkung des Handlungsspielraums mit negativen Folgen auf die Sicherheit und Gesundheit der Bevölkerung sowie das Klima**  
*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 ([bfu](#)). 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 Amtziel 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. Heute werden Entscheidungen über die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf verkehrsorientierten Strassen in der Regel auf kommunaler Ebene diskutiert (General-/Gemeinderat, Konsultationen, Beschwerdeverfahren). Indem man*

*Hindernisse in Bundesverordnungen statt im Gesetz verankert, verlagert man diese Entscheidungen auf eine technisch-administrative Bundesebene, die für die Bevölkerung, die Gemeinden und sogar die Kantonsparlamente weniger zugänglich ist. Die demokratische Debatte wird somit zugunsten von Vorschriften «von oben» geschwächt.*

*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 Gemeinden und 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)?			
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:  <i>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 Straßenverkehrs fachleute.</i>		

#### 4. Lärmschutzverordnung (LSV; SR°741.213.3)

6. Sind Sie einverstanden, dass ein geeigneter lärmärmer Strassenbelag einzubauen ist, wenn innerorts verkehrsorientierte Strassen errichtet werden oder innerorts der Strassenbelag auf verkehrsorientierten Strassen ersetzt wird (Art. 8a E-LSV)?			
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:  <i>Bei Überschreitung der Lärmschutzwertgrenzen 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).</i>  → Antrag: Die bestehende Prüfungspflicht (für Tempo 30) wird auf lärmarme Beläge ausgeweitet.  <i>Begründung: Mit einer Prüfungspflicht werden Gemeindeautonomie und das kantonale Planungsrecht nicht übersteuert und die Strasseneigentümer können sich für die zweckmässigste und verhältnismässigste Massnahme entscheiden.</i>  <i>Dabei gilt zu beachten: Tempo 30 hat sich als effektive, verhältnismässige und kostengünstige Maßnahme zur Lärmekämpfung 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.</i>  <i>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 und wirtschaftlichen Gesamtnutzen ausweist.</i>		

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

	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> x keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:  <i>Wir bevorzugen Tempo-30-Zonen und eine allgemeine Tempo-Reduktion.</i>		

### Zusatzantrag zur Sicherung der Strassenhierarchie

Damit das Ziel der Motion Schilliger zur «Erhaltung der Strassenhierarchie» gesichert werden kann, braucht es ergänzende Massnahmen auch im Bereich der Verkehrssteuerung, welche zunehmend durch Navigationssystemen übernommen wird.

### Fazit:

Diese Umsetzung lehnt die SP Schweiz kategorisch ab und erachtet sie als inakzeptable, da sie staatsrechtlich problematisch, unverantwortlich, finanzpolitisch fragwürdig, klimapolitisch kontraproduktiv, verkehrstechnisch unsinnig und sozial ungerecht ist. Will der Bundesrat die Motion 21.4516 Schilliger umsetzen, soll er eine Strassenverkehrsänderung vorschlagen, anstatt seine Kompetenzen im Rahmen von Verordnungen undemokratisch zu missbrauchen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse,  
SP Schweiz



Mattea Meyer  
Co-Präsidentin

Cédric Wermuth  
Co-Präsident



Cécile Heim  
Politische Fachreferentin