Herr Bundesrat
Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per Mail: svg@astra.admin.ch

Bern, 1. Dezember 2025

**Vernehmlassung zur Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger «Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern»**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an diesem Vernehmlassungsverfahren teilzunehmen, und unterbreiten Ihnen nachfolgend unsere Stellungnahme.

## 1. Ausgangslage

Das Schweizer Strassennetz erfüllt unterschiedliche Funktionen: Es verbindet Orte, erschliesst Quartiere, ermöglicht Mobilität und beeinflusst gleichzeitig Lebensqualität und Sicherheit. Damit diese Aufgaben sinnvoll verteilt bleiben, wird zwischen **verkehrsorientierten Strassen** (mit Verkehrslenkungs- und Verbindungsfunktion) und **siedlungsorientierten Strassen** (mit Erschliessungs- und Aufenthaltsfunktion) unterschieden.

Innerorts gelten heute 50 km/h als allgemeine Höchstgeschwindigkeit. Gemeinden und Kantone können auf Basis eines Gutachtens **Tempo 30 anordnen**, wenn dies zur Verbesserung der Sicherheit, des Verkehrsflusses oder zum Schutz vor übermässigen Lärm- oder Umweltbelastungen notwendig und verhältnismässig ist. Tempo 30 ist im geltenden Recht ausdrücklich als mögliche **Lärmschutzmassnahme an der Quelle** vorgesehen. Die zuständigen Behörden können fallweise entscheiden, welche Massnahme — Tempo 30, lärmarmer Belag oder eine Kombination — im jeweiligen Umfeld am besten wirkt.

Dieses System funktioniert, weil es **Handlungsspielraum für situativ sinnvolle Lösungen** bietet und die Entscheidung dort belässt, wo die Menschen, die Örtlichkeiten und die Verkehrsrealität am besten bekannt sind.

## 2. Inhalt der Gesetzesvorlage

Mit der vorliegenden Revision will der Bundesrat die Motion 21.4516 Schilliger «Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern» umsetzen. Die Vorlage umfasst Anpassungen an der Signalisationsverordnung, der UVEK-Verordnung über Tempo-30-Zonen sowie der Lärmschutzverordnung.

Zwei Ziele stehen dabei im Zentrum:

a. **Sicherung der Strassenhierarchie:**

   Bei Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Strassen muss künftig gutachterlich nachgewiesen werden, dass die Hierarchie des Strassennetzes gewahrt bleibt – d. h., dass der Durchgangsverkehr nicht in Wohnquartiere verdrängt wird.

b. **Priorisierung lärmarmer Beläge:**

   Innerorts soll auf verkehrsorientierten Strassen grundsätzlich ein lärmarmer Belag eingebaut werden – sowohl beim Neubau als auch beim Belagsersatz. Eine Temporeduktion aus Lärmschutzgründen soll nur noch dann in Betracht kommen, wenn die Umweltbelastung nicht durch andere Massnahmen, insbesondere lärmarme Beläge, verhindert werden kann.

Damit würde eine einzelne Massnahme faktisch **bevorzugt** und die bisherige Wahlfreiheit der Behörden eingeschränkt.

## 3. Wichtigste Kritikpunkte der EVP Schweiz

Die EVP lehnt die Vorlage in der vorliegenden Form ab. Zwar teilt sie das Ziel, die Strassenhierarchie zu sichern und Ausweichverkehr in Wohnquartiere zu verhindern. Die vorgesehenen Änderungen sind jedoch **nicht geeignet**, dieses Ziel zu erreichen – und sie führen zu neuen Problemen in Sicherheit, Umwelt- und Klimapolitik sowie im Bereich des Föderalismus.

### a. Schwächung von Tempo 30 – Risiken für Umwelt und Sicherheit

Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen soll gemäss der Vorlage deutlich erschwert werden. Aus Sicht der EVP ist das problematisch:

- **Tempo 30 schützt Menschen:**

  Der Sicherheitsgewinn liegt im Durchschnitt bei **38 % weniger schwer oder tödlich verletzten Menschen** – besonders relevant für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden wie Kinder, ältere Menschen oder Velofahrende.

- **Tempo 30 stärkt die Strassenhierarchie:**

  Tempo 30 kann — dort, wo es gezielt eingesetzt wird — **den Verkehrsfluss verbessern** und damit den Anreiz für **Ausweichverkehr in Wohnquartiere verringern**. Der Bundesrat verweist in seinem Erläuternden Bericht selbst auf zahlreiche europäische Städte, in denen Tempo 30 grossflächig eingeführt wurde und langfristig zu einem funktionaleren und ruhigeren Verkehrsumfeld in urbanen Regionen geführt hat.

- Tempo 30 ist umweltfreundlicher:

  Tempo 30 reduziert Lärm und Schadstoffe an der Quelle und fördert klimafreundliche Mobilität zu Fuss und mit dem Velo. Die vorliegenden Massnahmen widersprechen somit auch dem klaren Volksauftrag zur Klimaneutralität bis 2050.

b. Eingriff in Gemeindeautonomie und Bau-/Planungszuständigkeit der Kantone

Mit der geplanten Priorisierung lärmarmer Beläge würde die Wahl der Massnahmen nicht mehr nach Zweckmässigkeit, Verhältnismässigkeit und Kosten-Nutzen-Abwägung erfolgen, sondern nach einer bundesrechtlichen Vorgabe.

Das bedeutet:

- unnötige Einschränkung der Entscheidungskompetenz vor Ort
- höhere Kosten, mehr administrativer Aufwand und baustellenbedingte Staus
- erschwerte Umsetzung demokratisch gefällter kommunaler und kantonaler Beschlüsse

Die Behörden vor Ort handeln nachweislich verantwortungsvoll und im Interesse der Bevölkerung — und verfügen über die nötige Fachkenntnis. Ein Eingriff in föderalistische Zuständigkeiten ist in diesem Bereich deshalb nicht begründet und mutmasslich rein ideologischer Natur.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

L. Studer

Lilian Studer
Präsidentin EVP Schweiz

A. Würzer

Alex Würzer
Generalsekretär EVP Schweiz

Evangelische Volkspartei der Schweiz
Nägeligasse 9 | Postfach | 3001 Bern | 031 351 71 71 | info@evppev.ch | evppev.ch

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

**Stellungnahme eingereicht durch:**

| |
|---|
| ☐ Kanton ☐ Verband ☒ Organisation ☐ Übrige |
| Absender:<br>Evangelische Volkspartei Schweiz<br>Nägeligasse 9<br>3001 Bern<br>Noe Ziegler (noe.ziegler@evppev.ch) |
| **Wichtig:**<br>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 / Änderungsantrag:<br><br>Aus Sicht der EVP werden die Anliegen der Motion 21.4516 Schilliger mit den vorgelegten Revisionsvorschlägen nicht angemessen umgesetzt. Der vorgeschlagene Zwang, lärmarme Beläge gegenüber anderen Massnahmen grundsätzlich zu priorisieren, greift zu weit. Gemeinden und Kantone wären künftig nicht mehr frei, die jeweils zweckmässigste, verhältnismässigste und kostengünstigste Massnahme zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm auszuwählen.<br><br>Eine solche Regelung führt zu unerwünschten Nebenwirkungen: reduzierte Handlungsspielräume für die Behörden vor Ort, deutlicher administrativer Mehraufwand, zusätzliche Kosten, häufiger auftretende Baustellen und im Ergebnis sogar zu Sicherheitseinbussen.<br><br>Zudem bedeutet die vorgesehene Priorisierung einen unverhältnismässigen Eingriff in die Gemeindeautonomie und in die Planungshoheit der Kantone. Die Praxis und die Forschung zeigen, dass Tempoanpassungen auf verkehrsorientierten Strassen dort eingesetzt werden, wo sie sachlich begründet sind und im Interesse der Bevölkerung liegen. Die bestehenden gesetzlichen Grundlagen und das heutige Bewilligungsverfahren stellen bereits sicher, dass Tempo 30 nicht willkürlich, sondern sorgfältig, datengestützt und verhältnismässig angewendet wird. Eine sachliche Rechtfertigung für einen Eingriff in föderalistische Prinzipien liegt daher nicht vor. | | |

| | |
|---|---|
| | Auch aus Sicherheitsgründen überzeugt der vorgeschlagene Paradigmenwechsel nicht. Wenn lärmarme Beläge als Ersatz für Temporeduktionen vorgeschrieben werden, entfällt der damit verbundene Sicherheitsgewinn. Die Unfallforschung zeigt, dass ohne Temporeduktion insbesondere auf verkehrsorientierten Strassen mit einem deutlichen Anstieg schwerer und tödlicher Unfälle zu rechnen ist – zulasten der am wenigsten geschützten Verkehrsteilnehmenden: Kinder, Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende sowie ältere Menschen. Eine Regelung, die gefährdet, statt zu schützen, widerspricht den verkehrs- und gesellschaftspolitischen Grundwerten der EVP.<br><br>Darüber hinaus trägt die Priorisierung lärmarmem Belag nicht zum Kernanliegen des Motionärs – der Sicherung der Strassenhierarchie – bei. Weder der Erläuterungsbericht des Bundesrates noch seine Antwort auf die entsprechende Frage im Parlament zeigen einen sachlichen Zusammenhang zwischen der Pflicht zur Belagspriorisierung und einer Stärkung der Strassennetz-Hierarchie. Umgekehrt anerkennt der Bundesrat im Erläuterungsbericht ausdrücklich, dass Tempo 30 innerorts erfolgreich zur Verbesserung des Verkehrsflusses beitragen kann und damit die Hierarchie des Strassennetzes stärkt.<br><br>Wenn der Einbau lärmarmen Belags – und dessen im Mittel doppelt so häufiger Ersatz – zu mehr Baustellen, Staubildung und Kapazitätseinbussen führt, wird die Strassenhierarchie insgesamt geschwächt statt gestärkt. Der Vernehmlassungsvorschlag wirkt damit dem Anliegen der Motion 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 / Änderungsantrag:<br><br>Die Sicherung der Strassenhierarchie liegt im gemeinsamen Interesse von Bund, Kantonen, Gemeinden und der Bevölkerung. Es ist daher richtig und wichtig, dass ihre Funktion auch bei Temporeduktionen gewährleistet bleibt und nicht geschwächt wird.<br><br>Forschung und Rechtsprechung (u. a. das Bundesgericht im Entscheid Münsingen) zeigen jedoch klar: Eine Temporeduktion auf 30 km/h kann gerade bei hoher Verkehrsbelastung den Verkehrsfluss und die Leistungsfähigkeit verbessern. Dadurch wird die Hierarchie des Strassennetzes nicht nur erhalten, sondern in vielen Fällen sogar gestärkt. | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 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 / Änderungsantrag:<br><br>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.<br><br>Änderungsantrag:<br>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)? | | |
| | ☐ JA | ☒ NEIN | ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen |
| | Bemerkungen / Änderungsantrag:<br><br>Die vorgeschlagene Änderung hätte zur Folge, dass Gemeinden und Kantone nicht mehr frei die jeweils zweckmässigste und verhältnismässigste Massnahme zur Lärmminderung wählen könnten. Stattdessen wären sie verpflichtet, lärmarme Beläge einzusetzen – auch dann, wenn andere Instrumente wirksamer, kostengünstiger oder sicherer wären.<br><br>Ein solcher Massnahmenzwang stellt einen ungerechtfertigten Eingriff in die Gemeindeautonomie und in die Planungshoheit der Kantone dar und hätte weitreichende negative Folgen: Für Gemeinden und Kantone wären insbesondere Mehrkosten, Verzögerungen und zusätzlicher administrativer Aufwand zu erwarten. Gleichzeitig würde der lokale Handlungsspielraum eingeschränkt, obwohl die Behörden vor Ort die Örtlichkeiten, die Bedürfnisse der Bevölkerung und die Sicherheitsrisiken am besten kennen. Darüber hinaus hätte eine starre Verpflichtung zu lärmarmen Belägen erhebliche sicherheitsrelevante Nachteile, häufiger auftretende Baustellen und letztlich eine Schwächung der Strassenhierarchie zur Folge. Auch die Umsetzung demokratisch gefällter Volksbeschlüsse würde erschwert. Zudem müsste geprüft werden, ob durch die vorgeschlagene Regelung weitere grundlegende Rechte verletzt würden (vgl. Ziffer 6).<br><br>Gemeinden und Städte handeln verantwortungsvoll und im Interesse der Bevölkerung, wenn sie Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Strassen vorsehen. Dies zeigen sowohl die praktische Erfahrung als auch die Begleitforschung – etwa der Forschungsbericht der SVI im Auftrag des ASTRA «Tempo 30 auf | | |

| | |
|---|---|
| | Hauptverkehrsstrassen – Einsatzgrenzen und Umsetzung». Gemeinden und Kantone verfügen über die notwendige Fachkompetenz, die Kenntnis der lokalen Gegebenheiten und der Bedürfnisse ihrer Einwohnerinnen und Einwohner. Sie planen, bauen und finanzieren die Massnahmen, und das Bau- und Planungsrecht liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit der Kantone.<br><br>Vor diesem Hintergrund wäre die vorgeschlagene Regelung ein unnötiger und sachlich nicht begründbarer Eingriff in die verfassungsrechtlich geschützte Gemeindeautonomie. Sie erfolgt ohne Notwendigkeit und widerspricht dem in der Schweiz bewährten Subsidiaritätsprinzip, das Verantwortung in die Hände derjenigen legt, die am nächsten bei der Bevölkerung stehen.<br><br>Für eine wirksame und verantwortungsvolle Lärmminderung müssen Gemeinden und Kantone frei bleiben, die jeweils zweckmässigste, verhältnismässige und kostengünstigste Massnahme zu wählen. Die zwingende Priorisierung von lärmarmen Belägen schränkt diesen Handlungsspielraum unnötig ein und führt zu Mehrkosten, Verzögerungen und administrativem Mehraufwand. In der Praxis braucht es eine fallweise Beurteilung – je nach Situation können lärmarme Beläge, Tempo 30 oder eine Kombination beider Instrumente am besten wirken.<br><br>Des Weiteren kommt dazu, dass lärmarme Beläge ihre akustische Wirkung nach wenigen Jahren verlieren und regelmässig gereinigt sowie doppelt so häufig erneuert werden müssen. Dies verursacht zusätzliche Kosten, mehr Baustellen und Stau sowie Ausweichverkehr in die Quartiere. Finanzknappheit kann zudem zu verzögerten Sanierungen führen. Eine einmal eingeführte Tempo-30-Strecke behält ihren Wirkungsgrad hingegen dauerhaft.<br><br>Die vorgesehene Depriorisierung von Tempo 30 hätte nachweislich negative Folgen für die Verkehrssicherheit. Der Sicherheitsgewinn von Tempo 30 beträgt durchschnittlich 38 % weniger schwer oder tödlich verletzte Menschen – besonders relevant für ungeschützte Verkehrsteilnehmende wie Kinder, Velofahrende und ältere Personen.<br><br>Auch sicherheits- und klima-politische Strategien würden durch die vorgeschlagene Regelung geschwächt:<br>– Das vom ASTRA gesetzte Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 deutlich zu senken, wäre ohne Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen kaum erreichbar.<br>– Die Stimmbevölkerung hat mit deutlicher Mehrheit Klimaneutralität bis 2050 beschlossen; Erfahrungen aus Europa zeigen, dass Tempo 30 klimaneutrale Mobilität (zu Fuss, Velo) stark fördert.<br>– Das ebenso mit grosser Mehrheit angenommene Veloweggesetz setzt voraus, dass auf verkehrsorientierten Strassen dort, wo zweckmässig, Tempoanpassungen möglich bleiben.<br><br>Die Depriorisierung von Tempo 30 läuft diesen Volks- und Sicherheitsaufträgen diametral entgegen. |

**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 / Änderungsantrag: | | |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 6. | Sind Sie einverstanden, dass ein geeigneter lärmarmer 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 / Änderungsantrag:<br><br>Bemerkungen / Änderungsantrag:<br><br>Bei einer Überschreitung der Lärmschutzgrenzwerte sind Strasseneigentümer heute verpflichtet, Massnahmen an der Quelle zu ergreifen. Im bestehenden Ver-fahren muss dabei zwingend auch Tempo 30 als mögliche Lärmschutzmassnah-me geprüft werden. Diese Prüfungspflicht hat sich bewährt und könnte sinnvoller-weise auf lärm-arme Beläge ausgeweitet werden (vgl. Antrag unten).<br><br>Antrag: Die bestehende Prüfungspflicht für Tempo 30 wird auf lärmarme Be-läge ausgeweitet.<br><br>Begründung: Eine Prüfungspflicht stärkt die Entscheidungsfreiheit vor Ort, ohne Ge-meindeautonomie oder kantonales Planungsrecht zu übersteuern. Sie ermög-licht, dass sich die Strasseneigentümer weiterhin für jene Massnahme entschei-den kön-nen, die im konkreten Fall die grösste Wirkung, die höchste Verhältnis-mässigkeit und die beste Kosten-Nutzen-Bilanz aufweist.<br><br>Dabei ist zu berücksichtigen: Tempo 30 hat sich als wirksame, verhältnismässige und kostengünstige Massnahme zur Lärmreduktion an der Quelle etabliert – eine Einschätzung, die durch Rechtsprechung bis hin zum Bundesgericht bestätigt wird. Zusätzlich verbessert Tempo 30 im Unterschied zu lärmarmen Belägen nachweislich die Verkehrssicherheit, den Verkehrsfluss und die Lebensqualität.<br><br>Eine Pflicht zur ausschliesslichen Priorisierung von lärmarmen Belägen würde dieses ausgewogene System aushebeln: Sie würde eine einzelne Massnahme einseitig be-vorzugen, Tempo 30 benachteiligen und damit den gesellschaftlichen Gesamtnutzen verringern. | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 7. | Sind Sie damit einverstanden, dass Bundesamt für Umwelt (BAFU) geeignete lärm-arme Strassenbeläge empfiehlt (Art. 8a E-LSV)? | | |
| | ☒ JA | ☐ NEIN | ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen |
| | Bemerkungen / Änderungsantrag:<br><br>Die EVP begrüsst eine aktive Unterstützung der Gemeinden und Kantone durch das BAFU, um den Einbau von geeigneten lärmarmen Strassenbelägen zu fördern und sie bei der Planung zu unterstützen. | | |
| | | | |