



**GRÜNE Schweiz**

Miro Poffa  
Waisenhausplatz 21  
3011 Bern

miro.poffa@gruene.ch  
031 326 66 12

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK

*Per Mail an [svg@astra.admin.ch](mailto:svg@astra.admin.ch)*

Bern, 4. Dezember 2025

**Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger «Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern»; Vernehmlassungsantwort**

Sehr geehrter Herr Bundesrat,  
sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die GRÜNEN Schweiz zur Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger «Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern» eingeladen. Wir danken Ihnen für die Einladung und äussern uns wie folgt.

Die GRÜNEN sind gegen die inhaltlich weitreichende Änderung einer Priorisierung lärmarmen Beläge gegenüber Tempo 30 sowie die Ausweitung der Gutachtenpflicht. Diese Massnahmen führen zu einer faktischen Depriorisierung von Temporeduktionen, obwohl dies erwiesenermassen eine der wirksamsten Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Schutzes vor Lärm ist. Dies wäre ein unverhältnismässiger Eingriff in die Gemeindeautonomie und würde zu Mehrkosten, Verzögerungen und zusätzlichem Aufwand führen.

**Ein politischer Grundsatzentscheid sollte nicht auf Verordnungsstufe geregelt werden**

Die GRÜNEN kritisieren insbesondere, dass die Vorlage eine zentrale Grundsatzfrage der Verkehrspolitik, nämlich die innerörtliche Geschwindigkeitsordnung und damit die Rolle von Tempo 30, auf Verordnungsstufe neu definiert. Das erachten die GRÜNEN als undemokratisch, denn die Möglichkeit eines Referendums wird bewusst umgangen. Dies untergräbt den Willen der Bevölkerung in den Dörfern und Städten. Denn von der örtlichen Verkehrsgestaltung ist primär die ansässige Bevölkerung betroffen.

## **Die Gemeinden brauchen Handlungsspielraum**

Die zwingende Priorisierung von lärmarmen Belägen stellt eine unnötige und sachlich nicht begründbare Einschränkung des Handlungsspielraums von Kantonen und Gemeinden dar. Dies ist mit sehr hohen Kosten für die Gemeinden verbunden. Dabei zeigen Erfahrungen und Forschungsberichte, dass Kantone und Gemeinden sehr verantwortungsvoll und im Interesse der Bevölkerung handeln, wenn sie Tempobeschränkungen auf verkehrsorientierten Strassen einführen. Für eine zweckmässige und verhältnismässige Wahl der angebrachten Massnahmen muss auch Tempo 30 gleichwertig geprüft werden können.

Lärmarme Beläge erfordern regelmässige Reinigung und deutlich häufigere Erneuerung, was zu höheren Kosten, mehr Baustellen, Stau und entsprechend zusätzlichem Ausweichverkehr führt. Tempo 30 wirkt dagegen dauerhaft und ohne Folgekosten.

Der Widerstand der Gemeinden zeigt, dass diese Verordnungsänderung die Kompetenzen der Gemeinden fundamental infrage stellt.

## **Lärmarme Beläge hätten Folgen für die Sicherheit**

Diese Priorisierung hätte auch sicherheitsrelevante Nachteile. Bei Einsatz von lärmarmem Belag anstelle von Tempo 30 entfällt der belegte Sicherheitsgewinn von rund 38 % weniger schwerer oder tödlichen Unfällen – zulasten der schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Dies widerspricht den Zielen des ASTRA, die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 deutlich zu reduzieren.

## **Strassenhierarchie mit Tempo 30 nicht gefährdet**

Die GRÜNEN teilen das Anliegen, Ausweichverkehr in Wohnquartiere zu verhindern. Allerdings gibt es keine konkreten Beispiele, dass Tempo 30 auf einer verkehrsorientierten Strasse tatsächlich zu Ausweichverkehr in Quartiere geführt hätte. Die neuen Vorgaben erschweren die Einführung von Tempo 30 durch neue Hürden.

Die GRÜNEN erinnern daran, dass viele Gemeinden zu Gunsten von Sicherheit, Gesundheit, Lärmschutz und Klima für weitere Temposenkungen kämpfen. Ihnen sollte dies ermöglicht werden, statt neue Hürden einzubauen.

## **Die Vorlage gefährdet den Gesundheitsschutz**

Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen wird in zahlreichen Gemeinden auch aus Gründen des Lärm- und damit des Gesundheitsschutzes eingeführt, weil die Lärmgrenzwerte an zahlreichen Strassenabschnitten überschritten werden. Für die betroffene Bevölkerung ist eine Temporeduktion oft die einzige wirksame und sofort umsetzbare Massnahme, um die Lärmbelastung zu senken und ihre Gesundheit zu schützen.

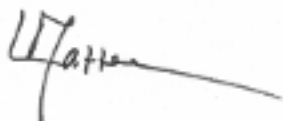
Die vorliegende Priorisierung von lärmarmen Belägen gefährdet diesen Schutz. Aufgrund der hohen Kosten und der begrenzten Wirkungsdauer besteht das reale Risiko, dass Lärmschutzmassnahmen gar zu wenig umgesetzt werden. Damit wird die Gesundheit von Anwohnenden unnötig aufs Spiel gesetzt.

## **Die GRÜNEN lehnen die Vorlage ab**

Die GRÜNEN lehnen die vorgeschlagene Regelung zur Umsetzung der Mo. Schilliger ab, insbesondere, dass die Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen nur dann aus Umweltschutzgründen herabgesetzt werden darf, wenn die Umweltbelastung nicht anders vermieden werden kann (Art. 108 Abs. 2 Bst. d E-SSV). Ebenso lehnen sie die Ergänzungen im Art. 108 Abs. 4 E-SSV, sowie den Art. 8a E-LSV ab.

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

Freundliche Grüsse



Lisa Mazzone  
Präsidentin



Miro Poffa  
Fachsekretär Umwelt, Energie und Verkehr