

## **Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger "Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern"**

Der Bundesrat stellt vom 3.9.2025 bis am 5.12.2025 per Vernehmlassung die Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger zur Diskussion.

### **Stellungnahme der Velokonferenz Schweiz**

Die Velokonferenz Schweiz setzt sich als nationale Fachorganisation für eine sichere, attraktive und durchgängige Infrastruktur für den Veloverkehr ein. Temporeduktionen sind aus Sicht der Velokonferenz ein zentraler und wirtschaftlich effizienter Hebel, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Ziele des Veloweggesetzes des Bundes – insbesondere die Verdoppelung der per Velo zurückgelegten Wege und Kilometer – zu erreichen. Die Praxishilfe Velowegnetzplanung und die neue Grundnorm Veloverkehr regeln die Bedürfnisse des Veloverkehrs für die Netzplanung sowie in Bezug auf die Führungsform. Die Wahl der in Bezug auf die Sicherheitsanforderungen des Veloverkehrs geeignete Führungsform ist dabei abhängig von der signalisierten Geschwindigkeit und der Menge des motorisierten Verkehrs.

Temporeduktionen gehören sowohl innerorts wie auch ausserorts zu den wirksamsten Massnahmen, um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Insbesondere dort, wo aufgrund topografischer oder baulicher Gegebenheiten keine baulichen Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs möglich sind, stellen sie eine entscheidende Handlungsoption dar. Die Velokonferenz weist darauf hin, dass gerade im Siedlungsgebiet auf verkehrsorientierten Strassen die Spielräume für bauliche Massnahmen begrenzt sind – Geschwindigkeitsanpassungen sind hier oft die einzige kurzfristig realisierbare Lösung.

### **Aktuelle Rechtslage und Praxis**

Gemäss Art. 4a VRV gilt innerorts eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Art. 108 SSV legt die Voraussetzungen für Abweichungen nach oben oder unten fest. Gemeinden und Kantone können, gestützt auf Gutachten, prüfen, ob eine Anpassung der Geschwindigkeit nötig, zweckmäßig und verhältnismässig ist oder ob Alternativen bestehen. Diese Regelung hat sich in der Praxis bewährt. Die kantonalen und kommunalen Behörden halten sich an diese Vorgaben, was wiederholt in der Rechtssprechung bestätigt und in den parlamentarischen Beratungen anerkannt wurde. Städte und Gemeinden haben zudem ein eigenes Interesse an einer funktionierenden Netzhierarchie, die mit den geltenden Rahmenbedingungen sichergestellt ist (vgl. Offenen Brief des Städte- und Gemeindeverbandes an Bundesrat Rösti, welcher von diversen Mitgliedern der Velokonferenz unterzeichnet wurde).

Die geplante Anpassung der Verordnung darf nicht dazu führen, dass bewährte Verfahren geschwächt oder verzögert werden. Sie würde die Umsetzung des Veloweggesetzes, das auf eine sichere und durchgängige Infrastruktur abzielt, direkt beeinträchtigen. In mehreren Kantonen wurden politische Vorstösse eingereicht, welche ein Moratorium für neue Tempo-30-Projekte fordern, bis die Motion 21.4516 auf Bundesebene umgesetzt ist. Bereits heute zeigt sich, dass diese Motion negative Auswirkungen auf kommunaler Ebene hat: Projekte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Lärminderung werden verzögert, laufende Arbeiten blockiert, zusätzliche Ressourcen gebunden und Rechtsunsicherheit geschaffen.

### **Kritikpunkte zur vorgeschlagenen Verordnungsänderung**

Die Velokonferenz Schweiz beurteilt die vorgeschlagene Änderung der SSV kritisch, da sie keine inhaltliche Verbesserung bringt, jedoch neue Unsicherheiten und Vollzugsprobleme schafft:

- Unklare Rechtslage:**

Obwohl der Begleitbericht festhält, dass sich die Handlungsmöglichkeiten der Vollzugsbehörden nicht verändern (S. 15), führen die neuen Formulierungen zu einer Verunklärung der geltenden Rechtslage, die heute durch Bundesgerichtsurteile präzisiert ist. Dies birgt das Risiko uneinheitlicher kantonalen und kommunalen Interpretationen und damit eines „Wildwuchses“ in der Handhabung sowie zusätzlicher Verzögerungen, bis neue Leitentscheide vorliegen.

- **Strassenhierarchie und Geschwindigkeit:**

Der neu eingefügte Bezug auf die durch die Planungsbehörden festgelegte Strassenhierarchie (Art. 108 Abs. 1) schafft eine direkte Verknüpfung zwischen Netzfunktion und signalisierten Geschwindigkeiten, die bisher in den Rechtsgrundlagen (Art. 32, Abs. 2 SVG, resp. Art. 4a VRV) für Innerortsbereiche nicht bestand (Prinzip: Generell 50). Die Hierarchie des Strassennetzes gilt es sicherzustellen. Entscheidend für die Netzhierarchie (sowie der Vermeidung von Ausweichverkehr in die Wohnquartiere) ist jedoch nicht die signalisierte Geschwindigkeit, sondern die bauliche und gestalterische Ausgestaltung der Strasse. Der erläuternde Bericht zur Vernehmlassung hält zudem korrekterweise fest, dass „die Verkehrsabwicklung auf (...) den verkehrsorientierten Strassen sogar dann deutlich effizienter erfolgen, wenn die zulässige Geschwindigkeit nicht (...) höher ist als auf dem untergeordneten Netz (...).“ Zu diesem Schluss kommt auch die SVI-Forschung 2015/004 (2019) zu den Einsatzgrenzen von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen, welche in der Synthese zudem auch darauf hinweist, dass eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50km/h auf 30 km/h in der Regel keinen massgebenden Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Strecke hat. Die Leistungsfähigkeit wird massgeblich durch Verkehrsstärke sowie im innerörtlichen Bereich durch die Knoten und dessen Steuerung beeinflusst.

- **Abwägungsprozess im Gutachten:**

Die vorgeschlagene Änderung im Absatz 2 Unterpunkt d (Art 108 der SSV) im Bezug zu den Änderungen in der Lärmschutzverordnung, darf, so sie denn eingeführt würde, die weiteren Argumente der Unterpunkte a-c im Rahmen der Abwägung des Absatz 4 – ob die Massnahme nötig, zweckmäßig und verhältnismässig ist – in keinerlei Art beeinflussen oder schwächen.

- **Lokale Beurteilungskompetenz:**

Städte und Gemeinden – häufig in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen – sind am besten in der Lage, lokale Gegebenheiten zu beurteilen und Abweichungen sachgerecht zu begründen. Sie benötigen dafür einen ausreichenden Handlungsspielraum, um im Rahmen der Verhältnismässigkeit geeignete Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung und zur Sicherstellung eines effizienten Verkehrs umzusetzen.

- **Grundsatz der Verhältnismässigkeit:**

Die vorgeschlagenen Änderungen in den Verordnungen stellt diesen Grundsatz in Frage, indem auf Bundesebene eine starre Verpflichtung zu lärmarmen Belägen vorgesehen wird. Obwohl der erläuternde Bericht zur Vernehmlassung korrekterweise festhält, dass für bestimmte Situationen, namentlich in Hang- oder Höhenlagen keine geeigneten Beläge vorhanden sind. Eine starre Verpflichtung führt bei den Kantonen und Gemeinden zu grossen Mehrkosten, dieses Geld fehlt schliesslich für benötigte Massnahmen zugunsten anderer Verkehrsteilnehmenden (unter anderem dem Veloverkehr). Diese Vorgabe widerspricht damit grob dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit und widerspricht der Praxis, wonach Temporeduktionen häufig die wirksamste und kostengünstigste Massnahme für die Erhöhung der Sicherheit und die Reduktion von Lärm sind.

Die Velokonferenz Schweiz fordert, dass die bewährte Regelung beibehalten und die bestehenden Vollzugskompetenzen der Kantone und Gemeinden nicht eingeschränkt werden. Eine unnötige Verkomplizierung der Rechtslage würde die Umsetzung sicherheitsrelevanter und lärmreduzierender Massnahmen gefährden.

Die zur Vernehmlassung vorgeschlagene Umsetzung der Motion Schilliger konterkarriert die Ziele des Veloweggesetzes. Temporeduktionen sind ein zentrales und verhältnismässiges Instrument für eine sichere, lebenswerte und klimaverträgliche Mobilität – und müssen als solches gestärkt, nicht geschwächt werden. In diesem Sinne begrüßt die Velokonferenz Schweiz, die Präzisierung im erläuternden Bericht zur Vernehmlassung, dass in der Verordnung des UVEK über Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen das Anbringen von Fussgängerstreifen auf verkehrsorientierten Strassen auch bei 30 km/h erlaubt werden soll.

#### Auswahl weiterführender Informationen zur Thematik

- BFU (2023): Tempo 30 – Fakten & Argumente (Factsheet, 9.11.2023)
- BFU (2024): Sicherheitsbarometer Strassenverkehr (Bericht & Dossier)
- BFU: Modell 30/50 (Fachdokumentation)
- ASTRA SVI 2015/004 (2019): Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen