

Bern, 23. Oktober 2025

Vernehmlassungsantwort

Absender	Rechtsdienst BFU
Telefon	+41 31 390 22 22
E-Mail	recht@bfu.ch
Informationen	bfu.ch/politik

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

Tempo 30 ist für die Verkehrssicherheit wichtig

Die zur Vernehmlassung stehende Umsetzung der Motion Schilliger erlaubt es, auch künftig aus Gründen der Verkehrssicherheit Tempo 30 auf Streckenabschnitten von verkehrsorientierten Strassen einzuführen. Dieser Punkt ist aus Sicht der BFU entscheidend. Denn Tempo 30 leistet einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Zahl schwerer Verkehrsunfälle innerorts.

Auf Tempo-50-Strecken werden in der Schweiz jährlich rund 1900 Verkehrsteilnehmende schwer verletzt, 80 verlieren ihr Leben. Mindestens ein Drittel dieser schweren Unfälle liesse sich verhindern, wenn Tempo 30 innerorts überall dort eingeführt würde, wo es die Verkehrssicherheit erfordert. Mit den vom Bundesrat vorgeschlagenen Änderungen bleibt die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf verkehrsorientierten Strassen weiterhin möglich, sofern die Verkehrssicherheit dies erfordert. Dies ist für die BFU der entscheidende Punkt.

Im Mittelpunkt des Vorstosses steht die Beibehaltung der Hierarchie des Strassennetzes – selbst bei einer Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf dem übergeordneten Netz. Dadurch soll eine Verlagerung des Verkehrs auf Quartierstrassen verhindert werden. Aus Sicht der BFU setzt die Vernehmlassungsvorlage dieses Anliegen der Motion angemessen um.

Eine kohärente Hierarchie des Strassennetzes und die Begrenzung des Schleichverkehrs in Wohngebiete tragen zur Verkehrssicherheit bei. Die Hierarchie des Netzes, die Verkehrsorientierung wie auch die Funktion der Strassen hängen nicht von der angegebenen Höchstgeschwindigkeit ab. Viel wichtiger sind die Vortrittsregelung und eine einheitliche Planung. Empirische Untersuchungen belegen, dass sich eine Temporeduktion auf vorfahrtsberechtigten, verkehrsorientierten Strassen in der Regel nicht negativ auf den Verkehrsfluss oder die Leistungsfähigkeit auswirkt. Falls dennoch negative Effekte auftreten, sind diese unwesentlich und stehen in keinem Verhältnis zum Sicherheitsgewinn. Zu Stosszeiten und in Ortszentren kann sich eine Temporeduktion sogar positiv auf den Verkehrsfluss auswirken. Die Anforderungen an das Gutachten sollten daher nicht verschärft werden. So kann ein pragmatischer, unbürokratischer Ansatz weiterhin gewährleistet bleiben und bei nachgewiesenem Bedarf an Verkehrssicherheit entstehen keine zusätzlichen verfahrenstechnischen Hürden für die Einführung von Tempo 30.

Die BFU befürwortet die Klarstellung, dass die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begrenzungszonen auf verkehrsorientierten Strassen auch dann keine Anwendung findet, wenn Abschnitte einer verkehrsorientierten Strasse in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden.

Das grosse Rettungspotenzial von Tempo 30 wird in der Schweiz noch nicht ausgeschöpft. Entscheidend ist nun, dass die Verkehrssicherheit bei der Anwendung der neuen Regelungen hoch gewichtet

bleibt und Tempo 30 überall dort zur Anwendung kommt, wo es zum Schutz der Verkehrsteilnehmenden notwendig ist.