



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern
svg@astra.admin.ch

Bern, 4. Dezember 2025 sgv-ml/ym

Vernehmlassungsantwort: Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger «Hierarchie des Strassen- netzes innerorts und ausserorts sichern»

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und über 600 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit der Vorlage soll die angenommene Motion Schilliger umgesetzt werden. Erstens soll in der Signalisationsverordnung festgelegt werden, dass bei einer Temporeduktion auf einer verkehrsorientierten Strasse die Hierarchie gewährleistet bleiben muss, und dass ein Gutachten erstellt werden muss, welches dies belegt. Zweitens soll in der Verordnung des UVEK über Tempo-30- und Begegnungszonen festgeschrieben werden, dass die Pflicht des Rechtsvortritts, sowie die Streichung von Fussgängerstreifen auf verkehrsorientierten Strassen mit Tempo 30 keine Anwendung finden. Und drittens soll die Lärmschutzverordnung dahingehend angepasst werden, dass Lärmschutzmassnahmen an der Quelle priorisiert werden.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv unterstützt die Vorlage.

Unterschiedliche Strassentypen haben verschiedene Funktionen. Diese haben sich in der Vergangenheit bestens etabliert und gewährleisten die Zuverlässigkeit des Schweizer Verkehrsnetzes. Diese Hierarchie wird jedoch zunehmend durch grossräumige Geschwindigkeitsreduktionen (z.B. generelles Tempo 60 ausserorts, flächendeckendes Tempo 30 innerorts) in Frage gestellt. Derartige Bestrebungen behindern KMU in ihren gewerblichen Tätigkeiten. Einerseits sind durch die blosse Temporeduktion Zeitverzögerungen unvermeidlich, was nicht nur Kosten verursacht, sondern auch ein Ärgernis für die Kundschaft darstellt. Ausserdem führen die mit Tempo 30 einhergehenden baulichen Massnahmen wie Fahrbahnverengungen oder der Einbau der sogenannten «Berliner Kissen» gerade für grössere, schwerere Fahrzeuge, die z.B. Baustellen beliefern müssen, dazu, dass Lieferwege länger und komplizierter werden. Aber nicht nur die Wirtschaft, auch die Gesellschaft spürt die Folgen von flächendeckenden Temporeduktionen. Denn diese verlangsamen auch den öffentlichen Verkehr sowie die Reaktionszeiten der Rettungsdienste. Insgesamt sind allgemeine volkswirtschaftliche Mehrkosten, und die Gefährdung der Funktionalität des heute gut austarierten Strassenverkehrssystems zu verzeichnen.

Die grundsätzliche Beibehaltung des heutigen differenzierten Geschwindigkeitsregimes mit generellem Tempo 80 ausserorts, generellem Tempo 50 innerorts, sowie der Möglichkeit, insbesondere auf siedlungsorientierten Strassen punktuell und gezielt Tempo 30 einzuführen, entspricht zudem den Bedürfnissen der Schweizer Bevölkerung, wie verschiedenste Abstimmungsresultate und Bevölkerungsumfragen der letzten Jahre und Jahrzehnte zeigen.

Aus diesen Gründen setzt sich der sgv seit jeher für ein differenziertes Geschwindigkeitsregime mit generellem Tempo 50 innerorts und Tempo 80 ausserorts ein, und unterstützte daher auch die dieser Vorlage zugrundeliegende Motion in der parlamentarischen Debatte.

Die mit dieser Vorlage vorgesehenen Verordnungsanpassungen erachtet der sgv als zielführend, um die Anliegen der Motion umzusetzen und dadurch die Hierarchie des Strassennetzes sicherzustellen.

Ergänzend fordert der sgv, den Begriff der «verkehrsorientierten Strasse» rechtlich klar zu definieren.

Zusätzlich zu den oben ausgeführten Punkten nimmt der sgv zu den weiteren Fragen im beigefügten Fragebogen Stellung.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Urs Furrer
Direktor



Michèle Lisibach
Ressortleiterin

Beilage

- erwähnt



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

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Schweizerischer Gewerbeverband sgv
Michèle Lisibach
Schwarztorstrasse 26
3001 Bern

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

1. Allgemein

1. Sind Sie der Auffassung, dass die Anliegen der Motion 21.4516 Schilliger mit den vorgelegten Revisionsvorschlägen angemessen umgesetzt werden?

	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die mit dieser Vorlage vorgesehenen Verordnungsanpassungen erachtet der sgv als zielführend, um die Anliegen der Motion umzusetzen, und dadurch die Hierarchie des Strassennetzes sicherzustellen.</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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

	<p>Die Bedingung, dass die Hierarchie des Strassennetzes im Falle einer Geschwindigkeitsreduktion gewährleistet bleiben muss, ist für den sgv eine zentrale Voraussetzung zur Umsetzung der Motion Schilliger.</p> <p>Ergänzend fordert der sgv, in der Signalisationsverordnung (SSV) den Begriff der «verkehrsorientierten Strasse» klar zu definieren.</p>
--	---

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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Durch die Einführung einer Gutachtenspflicht wird die Wahrung der Hierarchie des Strassennetzes gestärkt, was der sgv befürwortet.</p>		

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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Durch die vorgeschlagene Änderung werden die Anwendungsmöglichkeiten von Temporeduktionen klar eingegrenzt. Der sgv erachtet dies ebenfalls als eine zentrale Massnahme zur Umsetzung der von der Motion Schilliger geforderten Festigung der Hierarchie des Strassennetzes.</p>		

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
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die vorgeschlagene Klarstellung dient der Sicherstellung der Verkehrsorientierung der betroffenen Strassen, und ist daher zu begrüßen.</p> <p>Der sgv weist allerdings darauf hin, dass unterschiedliche Regelungen bezüglich Rechtsvortritt und Fussgängerstreifen zu Verwirrungen bei den</p>		

	Verkehrsteilnehmenden führen können. Diesbezüglich sollte geprüft werden, die Möglichkeit, verkehrsorientierte Straßen in Tempo-30-Zonen zu integrieren grundsätzlich zu streichen und dadurch die saubere Trennung zwischen verkehrs- und siedlungsorientierten Straßen konsequent durchzuziehen.
--	--

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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der sgv erachtet lärmarme Beläge als sinnvolle Massnahme zur Reduktion der Lärmelastung, da sie den Straßenlärm nachweislich an der Quelle reduzieren, und dadurch den Siedlungsraum als Ganzes entlasten. Außerdem führen sie – im Gegensatz zu Temporeduktionen und insbesondere den mit der Einführung von Tempo 30 einhergehenden Massnahmen – zu keiner wesentlichen Behinderung des Verkehrsflusses, was insbesondere für die Tätigkeiten der KMU von Bedeutung ist.</p>		

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

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		