



Medienmitteilung

Bern, 4. Dezember 2025

TEMPO 30

Bundesrätlicher Vorschlag zu Tempo 30: Unverantwortlich und teuer

Die Städte lehnen den Vorschlag des Bundesrats für die Umsetzung der Motion Schilliger klar ab. Die Hierarchie des Strassennetzes wird durch Tempo 30 auf Hauptachsen nicht beeinträchtigt. Tempo 30 ist aber eine wirksame und kostengünstige Massnahme gegen den Verkehrslärm, macht die Strassen für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer und verbessert die Aufenthaltsqualität. Eine starre Verpflichtung zum Einbau von lärmarmen Belägen, wie sie der Bundesrat vorschlägt, würde in den Städten zu substantiellen Mehrkosten führen.

In ihrer [Vernehmlassungsantwort](#) zur Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger «Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern» sprechen die Städte eine klare Sprache: Die Vorschläge schränken den kommunalen Handlungsspielraum beim Verkehr zu stark ein, verursachen inakzeptable Mehrkosten und führen zu zusätzlichen Baustellen im urbanen Raum. Die Städte lehnen eine Einschränkung der Umsetzung von Tempo 30 auf Hauptachsen ab; sie wäre nicht kompatibel mit der Zielsetzung einer verantwortungsvollen, städtischen Verkehrspolitik. Tempo 30 ist eine wirksame und kostengünstige Massnahme gegen den Verkehrslärm, macht die Strassen für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer und verbessert die Aufenthaltsqualität.

Höhere Kosten und mehr Baustellen

Der Bundesrat schlägt vor, dass aus Lärmschutzgründen immer zuerst ein lärmarmen Belag eingebaut werden muss, bevor Tempo 30 umgesetzt werden kann. So will er die Städte verpflichten systematisch solche Beläge einzubauen. Diese starre Priorisierung lehnen die Städte klar ab, denn sie beschneidet unnötig die kommunale Planungshoheit und steht im Widerspruch zum Umweltschutzgesetz. Die Städte müssen selbst entscheiden können, welche die geeignetste und verhältnismässigste Massnahme für die Reduktion des Lärms an der Quelle ist. Zudem ist der Einbau von lärmarmen Belägen oft aus technischen Gründen eingeschränkt und verursacht unnötige substantielle Mehrkosten für die Städte, insbesondere weil die Lebensdauer dieser Beläge geringer ist. Dies führt ausserdem zu noch mehr Baustellen, welche den städtischen Verkehr, die Bevölkerung und die Wirtschaft beeinträchtigen.

Strassenhierarchie und Tempo 30 sind kompatibel

Die Städte unterstützen das Anliegen der Motion, dass die Hierarchie des Strassennetzes gewährleistet werden muss. Dies wird bereits heute durch die städtischen Verkehrskonzepte sichergestellt. Es ist fachlich unbestritten, dass die Leistungsfähigkeit einer städtischen Hauptachse nicht durch Tempo 30 beeinträchtigt wird. Vielmehr wird sie durch Elemente wie Kreuzungen, Vortrittsregelungen und der Strassengeometrie bestimmt. Mit einer Ergänzung in der Signalisationsverordnung, dass die Hierarchie des Strassennetzes gewährleistet werden muss, ist dem Anliegen der Motion genüge getan.

Offener Brief der Städte und Gemeinden

Angesichts der Bestrebungen auf nationaler und kantonaler Ebene, die Umsetzung von Tempo 30 zu erschweren, ziehen Städte und Gemeinden eine rote Linie. Sie fordern Bundesrat Albert Rösti und die kantonalen Baudirektorinnen und -direktoren auf, den kommunalen Handlungsspielraum keinesfalls weiter einzuschränken. Rund 600 Gemeinde- und Stadtexekutiven aus der ganzen Schweiz und über alle Parteigrenzen hinweg haben dazu einen [offenen Brief](#) unterschrieben.



Auskunft

Benjamin Fröhlich, Leiter Kommunikation, medien@staedteverband.ch, 031 356 32 44

Der **Schweizerische Städteverband** vertritt die Interessen und Anliegen der Städte, Agglomerationen und städtischen Gemeinden. Er ist damit die Stimme der urbanen Schweiz, in der rund drei Viertel der Schweizer Bevölkerung leben und 84 % der Wirtschaftsleistung unseres Landes erbracht werden.