

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE GEGEN DIE TEMPOINITIATIVE
COMITE D'ACTION SUISSE CONTRE VITESSE 130/100

Postfach/Case postale 5835 - 3001 Bern/Berne - Tel. 031 / 44 23 64

Ko-präsidium / Co-présidence

CVP/PDC: CN Fulvio Caccia, Bellinzona/TI
NR Peter Hess, Zug/ZG

FDP/PRD: CE Thierry Béguin, Saint-Blaise/NE
NR Lilli Nabholz, Zollikon/ZH

SPS / PSS: NR Silvio Bircher, Aarau/AG
CN Francine Jeanprêtre, Morges/VD

SVP / UDC: NR Hans Rudolf Nebiker, Diegten/BL

LDU/EVP / AdI/PEP: NR Walter Biel, Watt/ZH

**Grüne Fraktion/
Groupe écologiste:** NR Rosmarie Bär-Schwab, Muri/BE

Mitglieder / Membres

CVP / PDC

NR Ueli Blatter, Engelberg/OW
NR Jakob Bürgi, Schindellegi/SZ
NR Dumeni Columberg, Disentis/Mustér/GR
CE Anton Cottier, Fribourg/FR
SR Hans Danioth, Aldorf/UR
CN Vital Darbellay, Martigny/VS
NR Eugen David, St. Gallen/SG
CN Elisabeth Déglise, Villarsel-sur-Marly/FR
NR Franz Dietrich, Wabern/BE
NR Rosmarie Dormann, Rothenburg/LU
NR Rolf Engler, Appenzell/AI
NR Theo Fischer, Sursee/LU
SR Hans Jörg Huber, Zurzach/AG
NR Beda Humbel, Birmenstorf/AG
NR Anton Keller, Untersiggenthal/AG
SR Niklaus Kuchler, Sarnen/OW
NR Josef Kühne, Benken/SG
SR Hans Meier, Niederurnen/GL
SR Josi J. Meier, Luzern/LU
NR Urs Nussbaumer, Riedholz/SO
CN Monique Paccolat, Collonges/VS
CE Jean-François Roth, Courtételle/JU
NR Hans Ruckstuhi, CVP, Rossrüti/SG
NR Theodor Schnider, Sörenberg/LU
NR Eva Segmüller, St. Gallen/SG
NR Rolf Seiler, Zürich/ZH

SR Rosemarie Simmen, Solothurn/SO
NR Judith Stamm, Luzern/LU
NR Hermann Wellauer, Frauenfeld/TG
NR Hans Werner Widrig, Bad Ragaz/SG
SR Oswald Ziegler, Bauen/UR
SR Norbert Zumbühl, Wolfenschiessen/NW

FDP / PRD

NR Felix Auer, Bottmingen/BL
SR Robert Bühler, Luzern/LU
NR Rolf Büttiker, Wolfwil/SO
SR Arthur Hänsenberger, Oberdiessbach/BE
SR Andreas Iten, Unterägeri/ZG
CN Gilles Petitpierre, Genève/GE
SR René Rhinow, Seltisberg/BL
NR Urs Scheidegger, Solothurn/SO
SR Otto Schoch, Herisau/AR
NR Kurt Schüle, Schaffhausen/SH
CN Guy-Olivier Segond, Genève/GE
NR Vreni Spoerry, Horgen/ZH
NR Christian Wanner, Messen/SO
NR Walter Zwingli, Rheineck/SG

SPS / PSS

CN Pierre Aguet, Vevey/VD
NR Walter Ammann, Lichtensteig/SG
NR Richard Bäumlín, Oberwil/BE
NR Ursula Bäumlín, Bern/BE
CN Michel Béguelin, Lausanne/VD
NR Peter Bodenmann, Brig/VS
CN François Borel, Neuchâtel/NE
NR Hansjörg Braunschweig, Dübendorf/ZH
NR Cyrill Brügger, Plaffeien/FR
SR Esther Bühler, Schaffhausen/SH
NR Martin Bundi, Chur/GR
CN Werner Carobbio, Lumino/TI
NR Menga Danuser, Frauenfeld/TG
NR Ernst Eggenberg, Thun/BE
NR Alexander Euler, Basel/BS
NR Angeline Fankhauser, Binningen/BS
NR Hermann Fehr, Biel/BE
NR Ursula Hafner, Schaffhausen/SH
NR Gret Haller, Bern/BE
NR Helmut Hubacher, Basel/BS
CE Yvette Jaggi, Lausanne/VD
NR Fritz Lanz, Luzern/LU
NR Elmar Ledergerber, Zürich/ZH
NR Ernst Leuenberger, Solothurn/SO
NR Moritz Leuenberger, Zürich/ZH
CN René Longet, Grand-Lancy/GE
CN Francis Matthey, La Chaux-de-Fonds/NE
NR Ursula Mauch, Oberlunkhofen/AG

CN Bernard Meizoz, Lausanne/VD
SR Carl Miville-Seiler, Basel/BS
NR Doris Morf, Zürich/ZH
NR Alfred Neukomm, Bern/BE
SR Thomas Onken, Tägerwilen/TG
NR Heinrich Ott, Bottmingen/BL
CN Françoise Pitteloud, Lausanne/VD
SR Otto Piller Alterswil/FR
NR Paul Rechsteiner, St. Gallen/SG
NR Fritz Reimann, Thun/BE
CN Victor Ruffy, Morrens/VD
NR Sepp Stappung, Schlieren/ZH
NR Lilian Uchtenhagen, Zürich/ZH
NR Ursula Ulrich-Vögtlin, Olten/SO
NR Hans Zbinden, Wettingen/AG
CN Jean Ziegler, Genève/GE
NR Arthur Züger, Wangen/SZ

SVP / UDC

NR Konrad Basler, Esslingen/ZH
NR Simeon Bühler, Tschappina/GR
NR Fritz Hösli, Diesbach/GL
NR Paul Luder, Oberösch/BE
NR Paul Rutishauser, Götighofen/TG
NR William Wyss, Grasswil/BE

LdU/EVP / AdI/PEP

NR Max Dünki, Oberrieden/ZH
NR Verena Grendelmeier, Zürich/ZH
NR Paul Günter, Goldswil/BE
NR Franz Jaeger, St. Gallen/SG
NR Herbert Maeder, Rehetobel/AR
NR Andreas Müller, Gontenschwil/AG
NR Hans Oester, Zürich/ZH
SR Monika Weber, Zürich/ZH
NR Sigmund Widmer, Zürich/ZH
NR Roland Wiederkehr, Aesch/ZH
NR Otto Zwygart, Bolligen/BE

Grüne Fraktion / Groupe écologiste

CN Daniel Brélaz, Lausanne/VD
NR Verena Diener, Buch a.I./ZH
NR Lukas Fierz, Bern/BE
NR Rudolf Hafner, Bern/BE
NR Hans Meier, Glattfelden/ZH
CN Laurent Rebeaud, Avanchet/GE
NR Peter Schmid, Hüttwilen/TG
NR Monika Stocker-Meier, Zürich/ZH

Stand: 13.10.89 / 16.30 h

Fatale Signalwirkung

Von FDP-Nationalrätin Lilli Nabholz, Zollikon

Flotte Sprüche wie "freie Fahrt für freie Bürger" wollen zuweilen vergessen machen, mit welchem Gefahrenpotential der Faktor Geschwindigkeit im Strassenverkehr verbunden ist. Zumal im Vorfeld der Tempoinitiative ist immer wieder zu hören, es gehe ja nur um ein paar Stundenkilometer mehr. Tatsächlich werden die Auswirkungen höherer Geschwindigkeiten leicht bagatellisiert. Viele Automobilisten sind zudem der irrigen Meinung, das Beherrschen hoher Tempi sei lediglich eine Frage des Fahrkönnens. Dabei wird oft übersehen, dass im Zusammenhang mit Geschwindigkeit physikalische Gesetzmässigkeiten zum Tragen kommen, deren gravierende Auswirkungen unter anderem in der Unfallstatistik zum Ausdruck gelangen. Insbesondere die Unfallschwere ist unmittelbar mit dem Faktor Geschwindigkeit verknüpft. Um den Effekt nachzuvollziehen, braucht man sich nur in Erinnerung zu rufen, dass z.B. der Bremsweg nicht linear, sondern exponentiell mit dem Quadrat der gefahrenen Geschwindigkeit zunimmt. Das heisst, er ist bei einer Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h nicht doppelt, sondern viermal so gross wie bei Tempo 50.

Welche Auswirkungen Tempo 80 auf Ausserortsstrecken im Vergleich zu den von der Initiative verlangten 100 km/h bezüglich Bremswegen hätte, lässt sich an folgendem Beispiel aufzeigen: Am Punkt, wo ein Fahrzeug mit Tempo 80 nach einer Vollbremsung stillsteht, fährt ein solches mit einer Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h immer noch mit 68 km/h weiter! Auch die Aufprallwucht steigt mit dem Quadrat der Geschwindigkeit an. Eine Kollision bei Tempo 80 entspricht einem Sturz aus einer Fallhöhe von 26 m. Bereits Stürze aus 10 m Höhe sind in aller Regel tödlich. Wen wundert es da, dass der Strassenverkehr schon bei den jetzigen Geschwindigkeitsgrenzen ein unverhältnismässig hohes Gefahrenpotential in sich birgt. Es wurde errechnet, dass zehnmal mehr Menschen durch Unfälle mit Motorfahrzeugen als durch Unfälle mit anderen Maschinen ums Leben kommen. Erschütternd ist vor allem auch das junge Alter einer Grosszahl der Strassenverkehrsoffer. Gemäss Unfallstatistik gehörten im Jahr 1988 40 Prozent der Getöteten zur Altersgruppe der 15- bis 30jährigen. Und noch eine Zahl, die zu denken geben muss: Aertztlichen Schätzungen zufolge soll der Pflegeaufwand für im Strassenverkehr Verletzte gesamtschweizerisch einem rund um die Uhr funktionierenden 500 bis 600 Bettenspital entsprechen. Man sollte meinen, dass die jährlich rund 1000 tödlichen Verkehrsunfälle und

die über 12'000 Schwerverletzten – davon mehr als die Hälfte auf Ausserortsstrecken und auf Autobahnen – als Bilanz des Strassenverkehrs schon tragisch genug sind. Höhere allgemeine Geschwindigkeitslimiten und ein entsprechender Anstieg der Unfallzahlen sind daher nicht zu verantworten. Im Interesse der Strassenverkehrsteilnehmer liegt vielmehr, dass wir alles daran setzen, die Sicherheit auf den Strassen zu verbessern. Dazu trägt die Initiative nicht nur nichts bei, sie ist geradezu ein Schritt in die falsche Richtung. Und was besonders fatal ist: Deren Annahme könnte allzu leicht zum Signal werden. Für das "Motto": "Nun kann man es wieder laufen lassen".

(41 Zeilen à 60 Zeichen)

Die Droge Tempo tötet

Von Nationalrat Roland Wiederkehr, Zürich, Gründer der "Vereinigung für Familien der Strassenopfer" in der Deutschschweiz

Nehmen wir an, die Chemische Industrie brächte eine Pille auf den Markt mit der Eigenschaft, 5 Millionen Menschen in unserem Land einigermaßen glücklich zu machen – aber jährlich 1'000 Mitbürger müssten sterben an dieser Droge, und 30'000 jedes Jahr würden krank, 3'000 davon so schwer, dass sie sich jahre- bis lebenslang nicht mehr davon erholen könnten ... Ein Aufschrei der Empörung ginge durch unsere Gesellschaft; die Pille würde verboten.

Nicht so die Pille Strassenverkehr. Die 1'000 Toten, die 30'000 Verletzten, die 3'000 Behinderten und Invaliden jährlich scheint unsere Gesellschaft als Tribut an den Götzen "schrackenlose Mobilität" zu akzeptieren. Die Hälfte der Getöteten und 7'000 Verletzte sind Opfer des Temporauschs. Das Kind der Familie W. in E. zum Beispiel: Tödlich verletzt durch ein Auto, das mit übersetzter Geschwindigkeit gefahren ist. Am Abend des gleichen Tages, an dem der gleiche Fahrer in der gleichen Strasse am Morgen wegen 20 km/h zuviel gebüsst worden ist.

Auch am 26. November, wenn wir über die Initiative des Auto-Journalisten Böhi abzustimmen haben, gehts im wesentlichen um 20 km pro Stunde mehr oder weniger. Und damit um 50 Tote und 600 Schwerverletzte mehr oder weniger jedes Jahr: So viele Opfer wird die Erhöhung der Geschwindigkeit ausserorts von 80 auf 100 jedes Jahr fordern. Denn dort, wo ein mit 80 km/h fahrendes Auto nach einer Vollbremsung stillsteht, hat der ursprünglich 100 km/h schnelle Wagen immer noch 68 km/h auf dem Tacho.

Das vermeintliche Recht auf schnelleres Fahren ist keines. Es darf vor allem nicht als Freiheits-Recht in unserer Verfassung verankert werden, "im Namen Gottes, des Allmächtigen ...".

(26 Zeilen à 60 Zeichen)

Tempo-Initiative: Sachlich und rechtlich falsch!

Von CVP-Nationalrat Hans Ruckstuhl, Rossrüti/SG

Die Ablehnungsempfehlung für die Initiative "pro Tempo 130/100" lässt sich sachlich und rechtlich klar und überzeugend begründen. Sachlich gesehen spricht erstens das Argument der Verkehrssicherheit für ein Nein zur Erhöhung der geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen. Zweitens kann mit der Beibehaltung von 120/80 ein Beitrag zum Umweltschutz geleistet werden, da bei tieferen Geschwindigkeiten der Schadstoffausstoss kleiner ist und allgemein weniger Treibstoff verbraucht wird. Aus rechtlicher Sicht muss festgehalten werden, dass Höchstgeschwindigkeiten einfach nicht in unsere Bundesverfassung gehören. Auch mit dem eher hilflosen Hinweis auf andere Regelungen, die bereits kleinlicher Weise in unserem Grundgesetz festgehalten sind, gewinnen die Initianten nicht an Ueberzeugungskraft.

in die verkehrte Richtung

Jeder Tote und jeder Verletzte auf unseren Strassen ist eine Unfallopfer zuviel. Darüber sind sich sicher alle einig. Wir haben uns dafür einzusetzen, dass alle realistischen Massnahmen ergriffen werden, um hier Verbesserungen zu erreichen. Eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeiten auf unseren Strassen geht erwiesenermassen in die verkehrte Richtung. In den vier Jahren mit Tempo 120/80 auf den Autobahnen und Ausserortsstrassen waren laut Statistik insgesamt 382 weniger Tote und 2418 weniger Schwerverletzte als in den vier Jahren zuvor mit Tempo 130/100 zu verzeichnen. Dieser Rückgang ist nicht zuletzt auch auf die Temporeduktion zurückzuführen. Es wäre falsch, jetzt auf diesen Beitrag zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu verzichten.

Erwiesen ist auch, dass höhere Tempolimiten den Bemühungen des Bundesrates zur Qualitätsverbesserung der Luft eindeutig widersprechen. Mit Tempo 120/80 konnte der Stickoxid-Ausstoss des privaten Strassenverkehrs auf Autobahnen um 2,3 Prozent und ausserorts um 5,5 Prozent gesenkt werden. Dabei ist Tempo 120/80 nicht die einzige Massnahme zur Luftreinhaltung. Nicht nur die Automobilisten haben ihren Beitrag dazu zu leisten. Aber es gilt, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, die dem einzelnen keine allzu grossen Opfer abverlangen. Zudem haben umfangreiche Untersuchungen ergeben, dass Massnahmen wie die Einführung des Katalysators allein

nicht genügen, um die Ziele der Luftreinhaltung zu erreichen. Zu einem Zeitpunkt, in dem alles getan werden muss, um die Belastung unserer Luft zu senken, ist es nicht zu verantworten, wieder höhere Tempolimiten einzuführen. Zudem ist die Notwendigkeit, Energie zu sparen, unbestritten. Auch die Befürworter der Volksinitiative müssen dies zugestehen. Deshalb wurden Motoren von der Industrie entwickelt, die weniger Benzin verbrauchen. Nach Berechnungen von Experten hätte die Zulassung der Höchstgeschwindigkeiten 130/100 einen zusätzlichen Benzinverbrauch von jährlich zirka 60 Millionen Liter zur Folge. 60 Millionen Liter Treibstoff: das fällt ins Gewicht. Mit soviel Benzin können rund 50'000 Autos ein ganzes Jahr lang fahren.

Eine Frage der Vernunft

Eine unsinnige Verfassungsregelung bekommt dadurch noch keinen Sinn, dass bereits andere wenig angezeigte Vorschriften im Grundgesetz bestehen. Und Tempolimiten gehören nun einmal nicht in unsere Bundesverfassung. Sie sollen rasch an veränderte Verhältnisse angepasst werden können. So musste zum Beispiel im Jahre 1973 wegen der Energiekrise die Höchstgeschwindigkeit vorübergehend herabgesetzt werden. Wie wäre dies künftig in einer ähnlichen Notlage, welche sich immer wieder ereignen kann, nach Annahme der Initiative noch möglich? Kann dies unser Wunsch sein? Ich glaube kaum. Zudem dürften auch das Stichwort EG 92 und die Bestrebungen nach einer einheitlichen europäischen Lösung durch die Vorstellungen der Initianten erheblich behindert werden.

Wir alle empfinden die zunehmenden Einschränkungen unserer individuellen Bewegungsmöglichkeiten durch staatliche Vorschriften als störend und hinderlich. Wir wehren uns auch richtigerweise gegen zuviel Gesetzgebung. Trotzdem sind zum Wohle der Allgemeinheit diverse Einschränkungen hinzunehmen. Im richtigen Mass dienen diese nämlich in unserem dicht bevölkerten Lande uns allen.

Die Entstehung der Volksinitiative "pro Tempo 130/100" zeigt, dass die Förderung von Vernunft und Verantwortungsbewusstsein der Menschen mit der technischen Entwicklung und den Tempomöglichkeiten unserer Verkehrsmittel leider nicht Schritt gehalten hat. Deshalb haben wir uns als Verkehrsteilnehmer zum Wohle aller gewisse Beschränkungen aufzuerlegen. Es gibt nur eine Möglichkeit: die unsinnige Festschreibung der Höchstgeschwindigkeit auf unseren Strassen in der Verfassung zu verhindern.

Tempolimiten auf den Strassen: ein Grundrecht?

Von SVP-Nationalrat Hans R. Nebiker, Dietgen/BL

Mit der sogenannten Böhi-Initiative, der Volksinitiative "pro Tempo 130/100", sollen die Höchstgeschwindigkeiten für Motorwagen und Motorräder in der Bundesverfassung festgelegt werden.

Die Bundesverfassung ist unser Grundgesetz. Verfassungstexte lassen sich nur mit obligatorischer Volksabstimmung ändern. In der Verfassung sollten deshalb nur die grundlegenden Rechte und Pflichten der Bürger und die Aufgaben des Staates geregelt werden. In erster Linie geht es darum, die Grundrechte der Bürger abzusichern.

Im Laufe der Jahrzehnte ist vieles in unsere Verfassung eingefügt worden, was nicht "verfassungswürdig"-ist. Das heisst nun aber noch lange nicht, dass man auch Tempolimiten in die Bundesverfassung aufnehmen soll. Tempolimiten sind nicht ein Grundrecht. Es besteht kein Recht auf Tempo! Die Verfassung soll nicht nur die Freiheitsrechte des Bürgers gewährleisten. Sie muss auch den Schwächeren schützen.

Die Initianten für höhere Geschwindigkeiten befürchten, die Freiheitsrechte der Autofahrer würden durch die massvollen Tempovorschriften des Bundesrates geschmälert. Ist das ein echter Freiheitsbegriff? Freiheit, die auch dem anderen Verkehrsteilnehmer Freiheit gewährt? Atmet die Böhi-Initiative nicht viel mehr den Geist der Konsumeuphorie, der Rücksichtslosigkeit und des Egoismus? Wollen wir einer solchen Mentalität in der Bundesverfassung einen Ehrenplatz zuweisen? Ich meine eindeutig NEIN!

Man kann auch nicht, für alle Zeiten, Tempolimiten festschreiben. Tempolimiten haben sich nicht nur nach dem Stand der Technik und den Verkehrsbedürfnissen zu richten, ebenso müssen die Fragen der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und des Energieverbrauchs berücksichtigt werden. Diese Kriterien sind Änderungen unterworfen. Damit wird eine zweite Schwäche der Volksinitiative "pro Tempo 130/100" angesprochen. Nach Absatz b könnte von den Höchstgeschwindigkeiten 130/100 nur aus Gründen der Verkehrssicherheit abgewichen werden. Geschwin-

digkeitsbegrenzungen aus Umweltschutzgründen (Luftbelastung) oder als Massnahme gegen Lärmimmissionen in bewohnten Gebieten wären ausgeschlossen. Also auch auf Autobahnen, die durch städtische Gebiete führen, wäre die Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h massgebend (z.B. für die Autobahnen in Zürich, Basel, Bern etc.). Tempobegrenzungen aus Gründen der Landesversorgung, bei Verknappung von Treibstoffzufuhren, wären kurzfristig auch nicht mehr realisierbar.

Schliesslich sei noch ein internationaler Aspekt erwähnt: Zweifellos werden mit zunehmender europäischer Integration die Verkehrsvorschriften und die Höchstgeschwindigkeiten europäisch koordiniert werden müssen. Die Schweiz wird da nicht abseits stehen können. Mit einer starren Regelung auf Verfassungsstufe würde die Zusammenarbeit mit den anderen europäischen Ländern erschwert. Die vom Bundesrat beschlossenen Höchstgeschwindigkeiten 120/80 entsprechen ungefähr dem Durchschnitt der übrigen Länder.

Es gibt also neben den Gründen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes ganz wichtige rechtliche und gesetzgeberische Gründe für eine Ablehnung der Tempoinitiative 130/100. Tempolimiten sind kein Grundrecht, sie gehören nicht in die Bundesverfassung. Es besteht kein Recht auf Tempol

(48 Zeilen à 60 Zeichen)

Masse mal Geschwindigkeit im Quadrat

*Von Dr. med. Paul Günter, Nationalrat (LdU/BE)
Chefarzt am Regionalspital Interlaken*

Was soll Rechnerei in einer politischen Diskussion? Kurz gesagt: Es geht beim Tempo-Entscheid weder um eine Glaubensfrage noch um Freiheit oder sonstige politische Bekenntnisse: Es geht ganz einfach um logisches Denken im Bereich der Physik!

Einer der klaren Lehrsätze der Physik sagt uns, dass die Energie eines Objektes von seiner Masse und der Geschwindigkeit, die es hat, abhängt – und zwar von der Geschwindigkeit im Quadrat.

Die Energie im bewegten Auto verwandelt sich in Zerstörungs-Energie, wenn es mit einem andern Objekt zusammenstösst. Mehr Energie heisst daher mehr Zerstörung. Darüber kann nicht diskutiert und auch nicht abgestimmt werden. Es ist ein Naturgesetz, das immer gilt.

Mehr Leid, mehr Leiden

In den Spitälern sehen wir dann die Folgen der freigesetzten Zerstörungs-Energie: Die Toten haben es da oft am besten. Zwar gibt es auch viel Leid durch die fast 1000 Strassen-Toten pro Jahr in unserem Lande. Aber neben ihnen ist eine 30 mal grössere Zahl an Unfallopfern zu beklagen, die zwar überleben, aber oft für den Rest des Lebens gezeichnet sind, für die das Leiden nie mehr aufhört. Soeben hat ein Patient nach Monaten unser Spital verlassen, der wochenlang künstlich beatmet werden musste und unter anderem über 100 Beutel Blut bekommen hat. Auch er ist ein Opfer der Zerstörungsgewalt von ausser Kontrolle geratenen Personenwagen. Uebrigens: Ein übergrosser Teil der Verkehrsoffer sind Kinder bis 6 Jahre, Jugendliche von 12 bis 16 und Betagte.

Mehr Tempo, mehr Unfälle

Wir haben es bei uns erlebt, wie jede Temposenkung die Zahl der Toten, vor allem aber auch der Schwerverletzten, senkte. In den USA macht man zur Zeit die Erfah-

rung, wie gelockerte Tempolimiten wirken. Die kleine Erhöhung von 88 auf 104 km/h auf Autobahnen hat die Unfall- und Opferzahlen um 14 % anschwellen lassen! Die Physik hat eben immer recht, auch wenn es den Tempo-Rausch-Süchtigen nicht passt. Aber wann hat sich unser Staat schon nach den Wünschen von Süchtigen gerichtet?

Wenn wir die Energie des Autos nach obiger Formel berechnen, erkennen wir, dass diese bei Erhöhen des Tempos von innerorts 80 auf 100 um 25 % (also einen ganzen Viertel) und ausserorts von 120 auf 130 um mehr als einen Sechstel zunimmt.

Wer sich diese enorme Erhöhung des Zerstörungspotentials für eine verhältnismässig geringfügige Zeiteinsparung vor Augen hält, begreift die Sorgen der Ärztinnen und Ärzte. Ich bin daher glücklich, dass die Schweizer Ärzteschaft im ganzen Land, vom Bezirksverein bis zur FMH, gegen den verantwortungslosen Unsinn, die Tempo-Limiten zu erhöhen, antreten wird.

(41 Zeilen à 60 Zeichen)

Nein zur Volksinitiative "pro Tempo 130/100":

Bitte keine Fahrlässigkeiten!

Bei der Volksabstimmung vom 26. November über die Tempo-Initiative geht es vordergründig um die Möglichkeit, 20 km/h schneller auf Ausserortsstrassen und 10 km/h schneller auf Autobahnen fahren zu dürfen. Im Grunde genommen aber geht es um die Frage, wie wir mit unserer Bundesverfassung umgehen, was uns die Verkehrssicherheit bedeutet und ob wir bereit sind, das Anliegen des Umweltschutzes ernstzunehmen und entsprechend konsequent zu handeln. Am 26. November gilt es deshalb, einen Grundsatzentscheid zu fällen: Ein Nein zur Tempo-Initiative bedeutet deshalb eine Absage an die Fahrlässigkeit - und ein Ja zu Verantwortungsbewusstsein und Glaubwürdigkeit.

Die schweizerische Bundesverfassung ist kein Paradebeispiel eines Grundgesetzes: Verschiedene Bestimmungen, die darin eigentlich nichts zu suchen hätten, sind seit Jahrzehnten fest verankert: Es bräuchte eine Volksabstimmung, um sie wieder zu entfernen. Angesichts dieses unbefriedigenden Zustandes darf es nicht dazu kommen, auch noch die Geschwindigkeitsbegrenzungen in unserer Bundesverfassung festzuschreiben. Erstens aus grundsätzlichen Ueberlegungen und zweitens, weil es nicht sinnvoll ist und gerade im Hinblick auf einheitliche europäische Geschwindigkeitsbegrenzungen sogar schädlich sein kann, einen gewissen Handlungsspielraum gegen eine starre, auf Jahre und Jahrzehnte hinweg unverrückbare Regelung einzutauschen.

Es ist eine Binsenwahrheit, dass höhere Geschwindigkeiten vor allem auf Ausserortsstrassen das Unfallrisiko erhöhen. Die Zahl der Verkehrstoten, Schwerverletzten und Invaliden nimmt bei höheren Geschwindigkeiten zu, und es ist deshalb widersinnig und fahrlässig, Tempolimiten nach oben zu korrigieren. Was den Einfluss von Tempo 120/80 auf den Umweltschutz anbelangt, ist man sich über deren begrenzte Wirkung im klaren. Es ist aber immer noch besser, einen kleinen Schritt in die richtige Richtung zu tun, statt einen komplett verkehrten Weg einzuschlagen. Und Tempo 130/100 geht eindeutig in die verkehrte Richtung; in einer Zeit, da die Luftreinhaltung, die Lärmverminderung und die Begrenzung des Treibhauseffektes zu den erstrangigen gesellschaftlichen Herausforderungen gezählt werden müssen.

"Pro Tempo 130/100" ist staatspolitisch gesehen und aus der Sicht der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes betrachtet ein verfehltes Anliegen. Das "Schweizerische Aktionskomitee gegen die Tempo-Initiative", dem sich über die Hälfte der eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier angeschlossen haben, empfiehlt allen Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern, dieses Volksbegehren am 26. November 1989 mit aller Deutlichkeit abzulehnen.

Zur Abstimmung über die Tempoinitiative:

Gegen eine Denkkettelpolitik

Von FDP-Nationalrätin Vreni Spoerry-Toneatti, Horgen

Der Bundesrat hat mit seiner Entscheidung, die gegenwärtig geltenden Tempolimiten unverändert weiterzuführen, viele Bürger verärgert. Viele haben – wenn nicht ein volles Einschwenken auf die Tempoforderungen der hängigen Volksinitiative – so doch wenigstens eine Annäherung an das mit hoher Unterschriftenzahl eingereichte Volksbegehren erwartet. Mit der Variante 80plus/120, allenfalls 130 km/h, wäre dies gut möglich gewesen. Das nach ärgerlich langem Zuwarten vom Bundesrat schliesslich beschlossene Festhalten an den geltenden Tempolimiten könnte nun viele Bürger verleiten, dem Bundesrat einen Denkkettel zu verpassen.

Auf den ersten Blick mag diese Reaktion verständlich sein. Ihre Auswirkungen sind aber gut zu überdenken. Man muss sich die Frage stellen, ob man einen Fehler des Bundesrates, sofern man seinen Tempoeinsatz als solchen beurteilt, mit einem anderen Fehler quittieren darf. Die Festschreibung von Tempolimiten auf Verfassungsstufe und vor allem die verfassungsmässig garantierten 100 km/h ausserorts sind ohne Zweifel höchst fragwürdig. Zwar muss man den Initianten zugestehen, dass ihnen unter der geltenden Rechtslage kein anderes Mittel als die Verfassungsinitiative zur Verfügung gestanden hat. Die Feststellung, dass Tempolimiten nicht verfassungswürdig sind, darf dennoch gemacht werden.

Zur Verkehrssicherheit

Nach Annahme der Volksinitiative darf nicht nur ab sofort 130 km/h auf Autobahnen gefahren werden, sondern auch – und das vor allem gibt zu Bedenken Anlass – 100 km/h ausserorts, und zwar unabhängig vom Ausbaustand der Ueberlandstrasse. Zwar sieht der Initiativtext vor, dass aus Sicherheitsgründen "auf besonders gefährlichen Abschnitten" eine tiefere Limite angesetzt werden kann. Auf gut ausgebauten Strecken können auch höhere Geschwindigkeiten zugelassen werden. Diese Ausnahmen müssen aber zuerst ausgehandelt werden, und es besteht kein Zweifel, dass Beschränkungen der geforderten Tempolimiten nur in seltenen Fällen als berechtigt angesehen werden dürfen. Schliesslich wurde die Initiative eingereicht mit

dem erklärten Ziel, gegenüber dem geltenden Zustand etwas zu verändern und die Tempi zu erhöhen. Auf das muss sich der Bürger verlassen können, der dieser Initiative zustimmt.

Zur Mitsprache des Bürgers

Bei der Beratung der Volksinitiative im Nationalrat wurde von der liberalen Fraktion beantragt, die Tempolimiten im Sinne eines indirekten Gegenvorschlages auf Gesetzesstufe zu verankern. Damit wäre dem Bundesrat das alleinige Sagen bei diesem politisch brisanten Thema, von dem so viele Bürger täglich betroffen sind, entzogen. Das Parlament hätte zu entscheiden, und die Mitsprache des Souveräns wäre via fakultatives Referendum sichergestellt.

Der Antrag hatte – rückblickend betrachtet – leider keine Chance. Es wurden formale und zeitliche Ablehnungsgründe geltend gemacht. Vor allem aber wurde betont, wie wichtig es sei, dass der Bundesrat bei den Tempolimiten rasch auf veränderte Verhältnisse reagieren könne. Dieses letzte Argument sticht nach der schleppenden Entscheidungsfindung durch den Bundesrat nicht mehr. In rund einem Jahr wäre auch das Parlament leicht in der Lage, einen Tempoentscheid zu fällen, und wenn z.B. durch einen Versorgungsengpass Not am Manne wäre, ginge es auch noch rascher.

Es scheint, dass dies die Lösung sein muss, um Tempolimiten festzulegen, die von einer Mehrheit des Volkes mitgetragen und damit auch akzeptiert werden. Der Weg über die Verfassung kann aus grundsätzlichen Überlegungen und mit dem präsentierten Vorschlag auch aus sachlicher Sicht nicht der richtige sein.

(51 Zeilen à 60 Zeichen)

Tempoentscheid ist von grundsätzlicher Bedeutung

Von SP-Nationalrat Silvio Bircher, Aarau

Dem Ausgang der Volksabstimmung zur Volksinitiative Tempo 100/130 kommt grundsätzliche Bedeutung zu, weil er für oder gegen eine Fortsetzung der vernünftigen, konsequenten Luftreinhaltepolitik des Bundes ausgelegt werden kann. Das Resultat wird auch Signalwirkung auf Kantone und Gemeinden haben. Schliesslich gilt es, sich nicht von Druckversuchen einseitiger Autolobbies beeinflussen zu lassen.

Inhaltlich sprechen sowohl Gründe der Verkehrssicherheit wie der Luftreinhaltung gegen die Initiative. Jedes Jahr fordert der Strassenverkehr 1'000 Tote, 700 Invalide und 30'000 Verletzte! Und trotzdem fordert eine Minderheit höhere Geschwindigkeiten auf unseren Strassen. Eine wissenschaftliche Untersuchung zeigt, dass sich die provisorische Massnahme "Tempo 80/120" positiv auf die Verkehrssicherheit ausgewirkt hat. Die niedrigen Geschwindigkeiten verringerten vor allem die Zahl der Todesopfer und Schwerverletzten. Vielen Menschen blieben körperlicher Schmerz, Leid und Trauer erspart. Darum will der Bundesrat diese Geschwindigkeitslimiten definitiv beibehalten. Dieser klare Entscheid für den Schutz von Leben und Gesundheit auf der Strasse und für das vernünftige Autofahren passt dem Touring-Club der Schweiz und anderen Auto-Interessenvertretern nicht. Sie unterstützen die eidgenössische Volksinitiative "Pro Tempo 100/130", über die wir am 26. November abstimmen.

Auf den bundesdeutschen Autobahnen, wo die Richtgeschwindigkeit Tempo 130 praktisch freie Fahrt bedeutet, gibt es pro 100 Millionen Fahrzeugkilometer gegenüber den schweizerischen Autobahnen rund 40 Prozent mehr Tote und Schwerverletzte. Die Förderung der Sicherheit auf Strassen und der Kampf gegen den Unfalltod dienen allen Verkehrsteilnehmern, Fussgängern und Autofahrern, Velofahrern und Motorradfahrern, Kindern und Betagten, Jugendlichen und Erwachsenen. Kurzsichtiges Tempodenken darf unser Gewissen nicht lenken. Kinder und Betagte sind besonders gefährdet. Kinder achten oft nicht auf den Verkehr, sei es auf dem Schulweg oder beim Spielen. Alte Menschen reagieren meistens langsamer und sind daher als Fussgänger besonders gefährdet.

Im Bereich der Luftschadstoffe fällt vor allem die Verminderung des Ausstosses von Stickoxiden (NO_x) und damit der Ozonbildung bei Tempo 80/120 gegenüber der Limite 100/130 ins Gewicht. In den Jahren 1985–89 gingen nach einer Untersuchung des Bundesamtes für Umweltschutz die Stickoxidemissionen dank Tempo 80/120 um gut 3 Prozent zurück: Bei konsequenter Durchsetzung der Tempolimiten wäre sogar eine Reduktion um 7 Prozent möglich gewesen. Auch der Benzinverbrauch lässt sich bei konsequenter Einhaltung von Tempo 80/120 gegenüber der Limite 100/130 um rund 3 Prozent bzw. ca. 100 Mio Liter vermindern: nicht zu vergessen die Senkung der Lärmbelastung.

Fazit: Tempo 80/120 ist eine vielseitig wirksame Umweltschutzmassnahme – und erst noch eine kostenlose.

(40 Zeilen à 60 Zeichen)

Nein zur Volksinitiative "Pro Tempo 130/100":

Starre Regelung mit ernsten Folgen

Mehr als die Hälfte sämtlicher Mitglieder der eidgenössischen Räte haben sich dem "Schweizerischen Aktionskomitee gegen die Tempoinitiative" angeschlossen. Sie wehren sich gegen die Absicht, die Bundesverfassung zur Verankerung von Höchstgeschwindigkeiten zu missbrauchen. Die Volksinitiative "Pro Tempo 130/100" muss am 26. November aber auch deshalb abgelehnt werden, weil sie den Bemühungen um grösstmögliche Verkehrssicherheit und den Zielsetzungen des Umweltschutzes zuwiderläuft. Dem "Schweizerischen Aktionskomitee gegen die Tempoinitiative" gehören – mit Ausnahme der Liberalen – Parlamentarierinnen und Parlamentarier sämtlicher im National- und Ständerat vertretenen Fraktionen an. Präsiert wird das Komitee von Nationalrätin Lili Nabholz (FDP/ZH), Ständerat Thierry Béguin (FDP/NE), den Nationalräten Fulvio Caccia (CVP/TI), Peter Hess (CVP/ZG), Silvio Bircher (SP/AG), Nationalrätin Francine Jeanprêtre (SP/VD), Nationalrat Hans-Rudolf Nebiker (SVP/BL), Nationalrat Walter Biel (LdU/ZH) und Nationalrätin Rosmarie Bär-Schwab (Grüne Fraktion/BE).

Die Absicht, Tempolimiten in der Bundesverfassung zu verankern, ist grundsätzlich fragwürdig: Die Höchstgeschwindigkeiten wären auf Jahre hinaus "eingefroren" und könnten nicht kurzfristig neuen Verhältnissen oder einer allfälligen gesamteuropäischen Lösung angepasst werden. Ausgesprochen ernste Formen muss die Diskussion über die Tempoinitiative dann annehmen, wenn ihre Auswirkungen auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zur Sprache kommen: Eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeiten auf Ueberlandstrassen um 20 km/h würde die Zahl der Unfälle mit Schwerverletzten und Toten mit Gewissheit erhöhen. Vor allem Fussgänger und Velofahrer wären einer grösseren Gefährdung ausgesetzt. Eine Erhöhung der geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen ist nach Meinung der Mitglieder des "Schweizerischen Aktionskomitees gegen die Tempoinitiative" aber auch aus Umweltschutzgründen nicht verantwortbar: Einerseits hätte die Annahme dieses Volksbegehrens eine Verzögerung der dringend notwendigen Verbesserung unserer Luftqualität zur Folge, andererseits würde eine Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeiten den Benzinverbrauch um rund 60 Millionen Liter pro Jahr erhöhen. 60 Millionen Liter, die bei einer Ablehnung der Initiative gespart werden könnten.

Die Volksinitiative "Pro Tempo 130/100" wird von den 124 Mitgliedern des "Schweizerischen Aktionskomitees gegen die Tempoinitiative" aus grundsätzlichen Ueberlegungen und wegen ihrer negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und unsere Umwelt den Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern am 26. November zur deutlichen Ablehnung empfohlen.

45 Zeilen à 60 Zeichen

Veröffentlicht am 12. Oktober 1989, 14.30 Uhr

Nein zur Tempoinitiative: ein Entscheid der Vernunft!

Von SVP-Nationalrat Paul Rutishauser, Götighofen TG

Grosse Bevölkerungskreise haben erwartet, dass der Bundesrat die Höchstgeschwindigkeiten auf unseren gut ausgebauten Autobahnen auf 130 km/h erhöhen, aber die 80 km/h ausserorts beibehalten werde. Nun hat der Bundesrat nach reiflichen Ueberlegungen entschieden, 120 km/h auf Autobahnen und 80 km/h ausserorts beizubehalten. Er hatte bestimmt seine Gründe dafür. Uebrigens wurde die Initiative vom Nationalrat mit 121 zu 19 und vom Ständerat mit 32 zu 3 Stimmen abgelehnt.

Ungeeignetes Mittel, um Bundesrat zu strafen

Wenn nun die Befürworter der Tempoinitiative argumentieren, der Bundesrat habe sein seinerzeitiges Versprechen (diese Beschränkung wieder aufzuheben) nicht eingelöst und es sei ihm darum ein Denkartel zu verabreichen, so grenzt das an kindliche Naivität. Die Schadstoffbelastung unserer Luft darf nicht bagatellisiert werden. Es ist zuzugeben, dass der Strassenverkehr natürlich nicht der einzige Verursacher ist und dass von dieser Seite auch grosse Anstrengungen zur Verbesserung unternommen werden. Der technische Fortschritt bei den Autos wird aber zum Teil durch die stete Verkehrszunahme wieder relativiert.

Das gewichtigere Argument gegen die Initiative ist aber die Zunahme der Anzahl und Schwere der Unfälle mit einer Erhöhung der Geschwindigkeit.

Mehr Tempo bedeutet mehr Unfälle

Jeder zusätzliche Verkehrs-Tote oder Schwerverletzte durch die Erhöhung der Geschwindigkeitslimiten ist zu viel und nicht zu verantworten, wenn wir auf der anderen Seite die minimalen Zeitgewinne betrachten. Hier liegt eine Möglichkeit, die ständige Erhöhung der Spitalkosten und den Mangel an Pflegepersonal einzuschränken. Nicht umsonst ist die ganze Aerzteschaft klar gegen die Tempoinitiative.

Die Höchstgeschwindigkeiten werden nicht eingehalten

Es ist eine Illusion zu glauben, bei einer Erhöhung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten würden diese besser eingehalten. Diejenigen, welche heute die Höchstgeschwindigkeiten missachten, werden dies auch nachher tun, aber bei einem höheren Tempo, womit vor allem die Schwere der Unfälle stark zunimmt.

Darum ist am 26. November aus Ueberzeugung und aus Vernunft ein NEIN zur Tempoinitiative in die Urne zu legen.

Nein zu Tempo 130/100:

Mehr Verkehrssicherheit und weniger Energieverbrauch

Von SVP-Nationalrat Paul Luder, Oberösch/BE

Am 15. Januar 1985 wurde die Volksinitiative "pro Tempo 130/100" eingereicht. Die Höchstgeschwindigkeit soll für leichte Motorwagen und Motorräder auf Ausserortsstrassen auf 100 Stundenkilometer und auf Autobahnen auf 130 Stundenkilometer verfassungsmässig verankert werden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit könnten gemäss Initiativtext abweichende tiefere oder höhere Limiten angesetzt werden.

Rechtliche Gründe sprechen gegen die Initiative

Es gibt Situationen, in denen die Höchsgeschwindigkeit rasch an die veränderten Verhältnisse angepasst werden muss. Die Gründe dafür können bei der Verkehrssicherheit, beim Umweltschutz oder beim Energieverbrauch liegen (z.B. Oelkrise 1973). Bei der Festlegung der Höchstgeschwindigkeiten in der Bundesverfassung, wie dies die Initiative verlangt, müsste jede Aenderung einer Volksabstimmung unterzogen werden. Schon diese Tatsache ist Grund genug, die Initiative abzulehnen. Zudem wären Abweichungen von den Limiten nur noch aus Gründen der Verkehrssicherheit gestattet. Anpassungen aus Gründen des Energiesparens und des Umweltschutzes wären nicht mehr möglich.

Sachliche Gründe sprechen gegen die Initiative

Tempolimiten sind geeignet, Unfallzahlen, Unfallschwere, Abgasemissionen, Strassenlärm und Treibstoffverbrauch zu vermindern.

Das Unfallgeschehen auf den Schweizer Strassen hat sich in den vergangenen Jahren günstig entwickelt. Von 1970 bis 1986 hat sich der Motorfahrzeugbestand verdoppelt. In der gleichen Zeit erhöhte sich die Zahl der Unfälle nur um zwei Prozent, die Zahl der Verletzten nahm um über 15 Prozent und die Zahl der Toten um 39 Prozent ab. Verschiedene Faktoren sind an dieser erfreulichen Entwicklung beteiligt: Ausbau Nationalstrassennetz, Verbesserungen an den übrigen Strassen, Signalisa-

tion, Trennung der Verkehrsteilnehmer, Verbesserung im Automobilbau, Sicherheitsgurten, Helm und eben: Geschwindigkeitslimiten innerorts und ausserorts.

Der prozentuale Anteil der einzelnen Massnahmen an diesen sinkenden Unfallzahlen kann freilich nicht angegeben werden. Ein Vergleich mit Deutschland, das ausserorts 100 km/h und auf Autobahnen keine Beschränkung kennt, kann uns aber Hinweise geben. Die Verunfalltenrate pro 100 Mio Fahrzeugkilometer beträgt in der Schweiz 13 bis 15, in Deutschland 24 bis 26. Die Getötetenrate in der Schweiz 0,5, in Deutschland 0,7. Wir liegen also um einiges besser als unser nördlicher Nachbar.

Die Schadstoffemissionen konnten durch die heute gültigen Limiten, bezogen auf den gesamten Ausstoss in der Schweiz, um etwa zwei Prozent gesenkt werden. Durch Tempo 80/120 konnten 36 Millionen Liter Benzin oder 1,7 Prozent des Benzinverbrauchs eingespart werden. Auf den ersten Blick sind 2 bzw. 1,7 Prozent kein überwältigendes Resultat. Beim näheren Hinsehen muss man aber klar feststellen, dass sich der Schutz unserer Umwelt und das Energiesparen aus vielen Steinen zusammensetzen. Das Auto trägt hier das Vertretbare dazu bei.

Das Einhalten der Tempolimiten 80/120 bereitet uns Autofahrern Mühe. Diese Tatsache wollen wir offen zugeben. Dabei ist aber folgende Feststellung zu machen: Auf den Autobahnen fahren vor der 120 km/h-Limite 25 Prozent der Fahrzeuge über 130 km/h, heute sind es noch 6 Prozent.

Internationale Aspekte sprechen gegen die Initiative

Es bestehen noch keine international gültigen Geschwindigkeitsnormen. Auf Autobahnen liegen die Geschwindigkeitslimiten zwischen 90 km/h (Norwegen) und unbeschränkt (BRD). 35 Prozent der westeuropäischen Länder kennen eine Limite auf Autobahnen von 120 km/h. Die Beschränkungen auf Ausserortsstrassen variieren zwischen 80 km/h (Dänemark, Finnland, Griechenland, Niederlande, Norwegen, Schweiz = 35 Prozent) und 120 km/h (Belgien). Innerhalb der EG wird die Frage harmonisierter Tempolimiten im Zusammenhang mit der Schaffung des EG-Binnenmarktes diskutiert. Man spricht von 120 km/h auf Autobahnen und von niedrigeren Tempolimiten auf Ausserortsstrassen.

Das mächtigste Autoland der Welt – die USA – kennt die Höchstgrenze von 65 Meilen pro Stunde – das sind 107 km/h mit für uns unheimlichen Distanzen. Von der Ost- und Westküste sind es 4'500 km. Und bei uns in der Schweiz, mit höchstens 400 km von Grenze zu Grenze, gibt es Leute, die glauben, mit höheren Normen als denjenigen der USA nicht mehr leben zu können. Ich begreife diese Leute nicht.

Die Tempoinitiative ist am 26. November aus rechtlichen, sachlichen und internationalen Gründen abzulehnen.

Jetzt erst recht Nein zur Tempoinitiative:

Weniger Verkehrsicherheit und schlechtere Luft?

Von SP-Nationalrat Silvio Bircher, Aarau

Eine der erfreulichsten Feststellungen im laufenden Abstimmungskampf für mich als Co-Präsident des Schweizerischen Aktionskomitees gegen die Tempoinitiative ist das breite Engagement von Leuten aus dem Gesundheitswesen, von Krankenschwestern, Pflegern, Ärzten und Gerichtsmedizinern. Sie alle sprechen sich für die Beibehaltung der heutigen Geschwindigkeitsregelung aus. Sie wissen, wovon sie sprechen, wenn sie konstatieren, dass der Strassenverkehr neben den 1'000 Toten immer noch jedes Jahr bei 700 Menschen zu bleibenden körperlichen und geistigen Schäden führt, mit teils schweren Folgen für Betroffene und Angehörige. Sie wehren sich gegen noch mehr Invalide und gegen weitere soziale Belastungen. Eine vernünftige Temporegelung dient nicht nur dem gefährdeten Autofahrer, sondern ebenso vielen Fussgängern und Velofahrern auf Ausserortsstrassen. Klar und knapp stellt denn auch die neutrale Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) fest: "Durch die Einführung von Tempo 130/100 würde die Zahl der Opfer auf unseren Strassen beträchtlich erhöht.". Bekanntlich ist unser Aktionskomitee auch aus Umweltschutzgründen für die Beibehaltung der heutigen Geschwindigkeitslimiten. Die schrittweise Verbesserung der Luftqualität würde durch die Einführung von Tempo 130/100 gebremst, denn immerhin macht die Reduktion der Stickoxidbelastung um 10'000 Tonnen jährlich aus. Der Benzinverbrauch stiege wieder um 60 Millionen Liter pro Jahr, was zur Erhöhung des Treibhauseffektes beitragen würde. Besonders enttäuscht bin ich in diesem Zusammenhang über die entstellende Propaganda des befürwortenden Komitees, das ihr Ja zu höheren Tempolimiten mit dem Slogan "Ja zu glaubwürdigem Umweltschutz" überschreibt. Wo bleibt da die Glaubwürdigkeit?

Ich bin überzeugt, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger die Tempoinitiative aus Gründen der Vernunft und wegen den Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und auf die Luftqualität ablehnen werden.

Volksinitiative "pro Tempo 130/100":

120 oder 130? Ein wenig flexibler Bundesrat?

Von CVP-Nationalrat Vital Darbellay, Martigny

Der Bundesrat wurde wegen seiner Entscheidung, die geltenden Tempolimiten 80/120 beizubehalten, hart kritisiert. Diese zeitlich befristete Massnahme, die vor allem wegen der Luftverschmutzung und im besonderen im Hinblick auf den Kampf gegen das Waldsterben eingeführt worden war, hätte – so die Kritiker – mit dem Ende der Versuchsperiode aufgehoben werden können. Schliesslich seien seither zahlreiche Autos mit Katalysatoren ausgerüstet worden, und dem Wald gehe es so schlecht auch wieder nicht. Dem Bundesrat habe es an Vermittlungsgeist gefehlt, und er habe sich von grünen Kreisen zu sehr beeinflussen lassen. Auf den ersten Blick mögen diese Aussagen einleuchten. Aber sind befristete Massnahmen nicht dazu da, Erfahrungen zu machen, aufgrund derer man später Vergleiche anstellen und entscheiden kann?

Luftqualität

Für die Luftreinhaltung sind unsere Tempolimiten zwar kein Wunderheilmittel; sie haben aber immerhin den Stickoxidausstoss auf den Autobahnen um 2,3 Prozent und auf den Ausserortsstrassen um 5,5 Prozent gesenkt. Ist es denn ratsam, auf Massnahmen, deren Wirkung zugegebenermassen nur begrenzt ist, zu verzichten, wenn man weiss, dass die Gesamtheit der getroffenen Vorkehrungen nicht genügt, um das gesetzte Ziel der Luftreinhalteverordnung zu erreichen?

Treibstoffverbrauch und Treibhauseffekt

Experten haben im weiteren festgestellt, dass mit den geltenden Tempolimiten gegenüber Tempo 130/100 rund 60 Millionen Liter Benzin eingespart werden können. Gegenwärtig ist jeder gesparte Liter Treibstoff wichtig, um unsere Abhängigkeit im Energiesektor zu vermindern. Und denken wir daran: Das von den 60 Millionen Litern Benzin produzierte Kohlendioxid würde den nur allzu bekannten Treibhauseffekt noch verstärken.

Verkehrssicherheit

In den letzten Jahren haben die Verbesserung unseres Strassennetzes und die Fortschritte in der Automobilherstellung die Verkehrssicherheit wesentlich vergrößert. Die Zahl der schweren Unfälle und der Verkehrstoten ist zurückgegangen. Nach der Einführung der neuen Geschwindigkeitsbeschränkungen am 1. Januar 1985 ist die Zahl der Verkehrstopfer auf den Schweizer Strassen von 651 im Jahre 1984 auf 536 im Jahre 1985 gesunken. Und wenn wir die Vergleichsperiode auf acht Jahre ausdehnen und die Zahlen der vier Jahre vor der Einführung von 80/120 und der vier Jahre danach vergleichen, stehen den 2'611 Verkehrstoten in den Jahren 81 bis 84 2'230 in den Jahren 85 bis 88 gegenüber, was eine Differenz von immerhin 381 Menschenleben ergibt.

Politische Probleme

Die Verfechter von Tempo 130/100 betonen immer wieder, dass es nicht angebracht sei, Tempolimiten festzulegen, die von den Autofahrern sowieso nicht eingehalten werden. Hier stellt sich die Frage, ob eine Beschränkung auf 120 km/h leichter überschritten wird als eine solche auf 130 km/h. Die Statistik zeigt nämlich, dass die Begrenzung der erlaubten Geschwindigkeit auch eine Reduktion der tatsächlichen durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit zur Folge hat.

Mit der Annahme der Initiative würden die Tempolimiten in unserer Bundesverfassung festgeschrieben. Diese ist aber unser Grundgesetz und nicht irgendeine Rumpelkammer, in die man alles stecken kann. Die Tatsache, dass bereits andere zweitrangige Dinge in unserer Verfassung stehen, rechtfertigt die Verankerung der Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht. Lehnen wir die Volksinitiative "pro Tempo 130/100" am 26. November also ab!