

Schweizerisches Komitee der Strassenverkehrsverbände für vernünftige Tempolimiten

Postfach 8224, 3001 Bern
Tel: 031/22 36 49
Fax: 031/21 18 39

Argumentarium "Tempoinitiative Ja"

Gegen eine endgültige Senkung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf Ausserortsstrassen und Autobahnen

I. Warum ist die Volksabstimmung über Tempo 130/100 notwendig?

Bis zum 31. Dezember 1984 hat die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für leichte Motorwagen und Motorräder auf Ausserortsstrassen 100 km/h und auf Autobahnen 130 km/h betragen. Auf den 1. Januar 1985 hat der Bundesrat dieses Temporegime im Sinne einer provisorischen und zeitlich auf drei Jahre befristeten Sofortmassnahme gegen das "Waldsterben" verschärft und die neuen Limiten auf 80 und 120 km/h festgesetzt. Damit erhoffte man eine Senkung der Schadstoffemissionen des Motorfahrzeugverkehrs. Per 1. November 1987 hat der Bundesrat den Versuch mit Tempo 80/120 bis zum 31. Dezember 1989 verlängert. Heute ist diese provisorische Sofortmassnahme entgegen den Versprechungen des Bundesrates zum obrigkeitlich angeordneten Dauerzustand geworden. Somit kann nur mit Volksabstimmung über die Tempoinitiative erreicht werden, dass die ursprünglichen Geschwindigkeitsbeschränkungen wieder eingeführt werden.

a) Der Bundesrat hält seine Versprechen nicht ein

Der Bundesrat hat Tempo 120/80 seinerzeit ausdrücklich als "notwendige Zwischenlösung bis zum Wirksamwerden verschärfter Abgasvorschriften" eingeführt. Wörtlich heisst es in den Vernehmlassungsunterlagen aus dem Jahre 1984, die ursprünglich sogar Tempo 100 auf Autobahnen vorsahen: "Sollte sich nach Ablauf dieser Frist herausstellen, dass Tempo 80/100 nicht die erwartete Verbesserung der Luftqualität gebracht hat oder aufgehoben werden kann, weil unterdessen (insbesondere durch die Einführung der

Katalysatortechnik) bereits die längerfristigen Massnahmen zu greifen beginnen, so bedürfte es keiner formellen Aenderung des Rechtes mehr: Die hier vorgelegte Aenderung würde automatisch (!) dahinfallen und statt dessen die heute gültige Regelung (Tempo 100/ 130) wieder aufleben."

Seit dem 1. Oktober 1987 gelten für sämtliche Motorfahrzeuge strenge Abgasvorschriften, die von den Fahrzeugen mit Benzinmotoren praktisch nur noch mit der Katalysatortechnik eingehalten werden können. Bis Ende dieses Jahres sind bereits rund ein Drittel aller sich im Verkehr befindlichen Personenwagen mit einem Katalysator ausgerüstet; in weniger als zwei Jahren werden es mehr als die Hälfte sein. Der Personenwagenverkehr - und vornehmlich dieser wird mit Tempo 120/80 erfasst - wird das Luftreinhalteziel "Zurück zum Stand 1960" erreichen.

Mit seinem Entscheid zur Fortsetzung von Tempo 120/80 steht der Bundesrat im Widerspruch zu seinen ursprünglichen Versprechungen. Das Volk kann sich offensichtlich nicht mehr auf die Aussagen des Bundesrates verlassen und bekommt einmal mehr den Eindruck, dass "die in Bern" sowieso machen, was sie wollen. Es wäre nichts als konsequent gewesen, wenn der Bundesrat das alte Temporegime überall dort wieder eingeführt hätte, wo dies sicherheitsmässig vertretbar ist. Damit hätte die jetzige Heuchelei vermieden werden können, wo zahlreiche Strassenbenützer sich daran gewöhnen, bestimmte Verkehrsregeln zu verletzen, die sie sicherheitsmässig als wenig begründet und vom Standpunkt der Schadstoffemissionen her als willkürlich beurteilen.

b) Volksabstimmung ist der einzige Weg zu vernünftigen Tempolimiten

Mit einem Ja zur Tempoinitiative können die ursprünglichen Geschwindigkeitsbeschränkungen wieder eingeführt werden. Die Verankerung der Höchstgeschwindigkeiten in der Bundesverfassung mag übertrieben erscheinen, aber es gibt - weil wir keine eidgenössische Gesetzesinitiative kennen - für das Schweizer Volk keinen anderen Weg für vernünftige Tempolimiten.

Die Tempoinitiative richtet sich nicht gegen Tempolimiten auf Autobahnen und Ausserortsstrassen. Sie möchte aber für diese

Strassen akzeptable Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Bundesverfassung verankern, die mit Ausnahme polizeirechtlicher Abweichungen allgemein gelten sollen. Damit könnte dem ewigen Geringel um die Höchstgeschwindigkeiten auf den Schweizer Strassen endlich ein Ende gesetzt werden.

c) Auch Tempolimiten sind verfassungswürdig

Die Bundesverfassung dient nicht nur zum Festlegen von Staatszielen und Grundrechten, sondern auch zum Schutz des Volkes vor der Verwaltungswillkür. Eine Verfassung muss auch nicht von Staatsrechtlern für Staatrichter geschrieben sein und sich nach formalästhetische Bedingungen richten; sonst müssten mehr als ein halbes Dutzend andere Bestimmungen aus der Bundesverfassung gestrichen werden. Gerade weil das Volk willkürliche Auslegungen von Verfassungsbestimmungen ausschliessen wollte, sind in der Bundesverfassung zum Beispiel die Prozentsätze für die Warenumsatzsteuer (Art. 41ter), die Verwendung des Reinertrages aus den Treibstoffzöllen (Art. 36ter), die Höchstansätze in den Spielkasinos (Art. 35), die Mengen für den Handel mit nichtgebrannten geistigen Getränken (Art. 32quater) oder die Ansätze für Autobahnvignette und Schwerverkehrsabgabe (Art. 17 und 18 UeB.) aufgenommen worden.

Die heftige Diskussion um die Tempolimiten in der Öffentlichkeit hat mit aller Deutlichkeit gezeigt, dass die Bestimmung der Höchstgeschwindigkeiten ein Politikum mit grösster Brisanz ist. Soll die Bundesverfassung unter anderem auch Ausdruck des Volkswillens in sämtlichen politisch umstrittenen Fragen sein, so ist es folgerichtig, dass auch die Meinung des Schweizer Volkes zur Tempofrage in der Bundesverfassung Aufnahme findet. Unter diesen Gesichtspunkten ist eine Regelung auf Verfassungsstufe gerechtfertigt.

II. Argumente für ein Ja zur Tempoinitiative

Die Tempoinitiative will, dass die allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Ausserortsstrassen und Autobahnen auf einem vernünftigen Niveau festgesetzt werden. Denn Tempo 120/80 ist

- umweltpolitisch unnötig
- sicherheitsmässig übertrieben
- rechtsstaatlich verfehlt.

a) Warum umweltpolitisch unnötig?

- Die Geschwindigkeitslimiten 120/80 sind in einer Zeit grosser Angst und unter dem Eindruck der existenziellen Bedrohung durch das "Waldsterben" als Notstandsmassnahme eingeführt worden. Damit erhoffte man eine sofortige Senkung der Schadstoffemissionen des Motorfahrzeugverkehrs um rund sieben Prozent bis zur Zeit, wo die beabsichtigten technischen Massnahmen grössere Wirkung entfalten würden.
- Spätestens seit der Waldschadenerhebung 1988 hat man erkannt, dass die Schweizer Wälder nicht vom totalen Zusammenbruch bedroht sind. Heute gilt ausserdem als sicher, dass das sogenannte "Waldsterben" nicht allein mit der Luftverschmutzung begründet werden kann. Somit fällt die ursprüngliche Hauptbegründung für die strengen Geschwindigkeitsbeschränkungen, nämlich die Verminderung der Luftschadstoffe als Beitrag zur Rettung der Wälder, dahin.
- Ein Expertenbericht des Bundes zeigt auf, dass sich Tempo 80/120 nur geringfügig auf den Schadstoffausstoss ausgewirkt hat. Unter Berücksichtigung der seit 1984 wesentlich verschärften Abgasvorschriften für Personenwagen und Motorräder beträgt die Schadstoffreduktion weniger als 1 Prozent. Bei den Katalysatorautos machen 20 Kilometer mehr oder weniger auf den Schadstoffausstoss praktisch nichts aus. Mit der zunehmenden Verbreitung von Katalysatorfahrzeugen tragen die strengen Geschwindigkeitsbeschränkungen immer weniger zur Verminderung der Luftschadstoffe bei. Sie sind daher auch keine Massnahmen zum Schutz der Umwelt mehr, sondern sie sind nur noch bundes-

rätliche Schikanen gegen den verpönten Personenwagen- und Motorradverkehr.

- Andere Massnahmen, wie die Einführung der strengen Abgasvorschriften für Motorfahrzeuge (Katalysator), bringen eine viel grössere Verminderung der Schadstoffemissionen als Geschwindigkeitsbeschränkungen. Dank dem Katalysator vermindert sich der Schadstoffausstoss von Personenwagen um 90 Prozent. Bei der zunehmenden Verbreitung von Katalysatorfahrzeugen ist somit die Rückkehr zu Tempo 130/100 auch unter Berücksichtigung der Anliegen des Umweltschutzes sachlich gerechtfertigt.
- Die Rückkehr zu Tempo 130/100 wäre ausserdem eine Anerkennung der Vorleistungen zum Schutz der Umwelt, welche die Automobilisten durch einen raschen Wechsel auf Katalysatorautos mit jährlich 400 bis 500 Millionen Franken erbringen oder bereits erbracht haben.
- Seit 1978 konnte der Benzinverbrauch bei den neu in Verkehr gesetzten Personenwagen um rund 20 Prozent gesenkt werden; das entspricht einer zehnmal höheren Verbrauchssenkung, als sie für die Geschwindigkeitssenkung auf 120/80 ermittelt worden sind. Weitere technische Verbesserungen bei den modernen Automotoren, die den Benzinverbrauch zusätzlich nach unten drücken, werden laufend vorgenommen. Ausserdem kann der Lenker den Benzinverbrauch seines Fahrzeuges mit seiner Fahrweise bis zu einem Drittel selber beeinflussen.
- Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit stellt in der Regel kein wirksames Mittel zur Lärmbekämpfung dar. Nach den verschiedentlich durchgeführten Versuchsmessungen vermindert sich der Schallpegel durch die Reduktion der Geschwindigkeit von 130 auf 100 Stundenkilometer nur um etwa 1 bis 2 Dezibel dB, von 130 auf 80 Stundenkilometer nur um etwa 3 dB. Eine Veränderung des Schallpegels bis 2 dB ist für das menschliche Ohr nicht, eine solche zwischen 2 und 5 dB nur knapp wahrnehmbar. Zur Lärmbekämpfung müssen deshalb auch nach Ansicht des Bundesrates (Antwort auf eine Interpellation Loretan vom 5.10.83) andere Wege - z. B. bauliche Massnahmen, technische Verbesserungen usw. - als Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeschlagen werden.

b) Warum sicherheitsmässig übertrieben?

- Die Reduktion auf Tempo 120/80 wurde nicht aus Gründen der Verkehrssicherheit eingeführt, sondern als zeitlich befristete Sofortmassnahme gegen das "Waldsterben". Es ist daher eine billige Ausrede, wenn jetzt plötzlich wieder die Verkehrssicherheit als Begründung für das Festhalten an den Tempolimiten 120/80 herhalten muss.
- Die Unfallraten sind nicht erst seit der Einführung von Tempo 120/80 rückläufig. Seit 1972 geht beim Strassenverkehr die Unfallgefährdung der Verkehrsteilnehmer deutlich zurück. So nahm die Zahl der tödlich Verunfallten im Verhältnis zur Fahrleistung um 71 Prozent, diejenige der Schwerverletzten um 65 Prozent und die Zahl der Leichtverletzten um 47 Prozent ab.
- Es ist nicht zu bestreiten, dass tiefere Geschwindigkeiten zu weniger schweren Unfällen führen. Das Risiko ist am geringsten bei Tempo 0. Somit dürften die Befürworter von tieferen Tempolimiten sowie die Verkehrsverhinderer auch bei Tempo 120/80 nicht zur Ruhe kommen und weitere Reduktionen fordern.
- Die Akzeptanz von Tempo 120/80 auf Autobahnen und Ausserortsstrassen ist laut Bericht ETH/bfu miserabel. Die Ueberschreitungquote beträgt auf Autobahnen rund 30 Prozent, auf Ausserortsstrassen gegen 50 Prozent. Diese Ergebnisse zeigen, dass die Hälfte der Automobilisten sich zumindest auf Ausserortsstrassen mit den neuen Tempolimiten nicht abgefunden haben und schneller als mit Tempo 80 fahren. Je schlechter die Limiten eingehalten werden, umso bescheidener wird die zusätzliche Sicherheit tieferer Geschwindigkeitsbeschränkungen und umso weniger begründet sind die tiefen Tempolimiten.
- Mit den zu tief angesetzten Tempolimiten 120/80 werden Aggressionen geweckt; Aggressionen erhöhen das Unfallrisiko (nahes Aufschliessen, gewagte Ueberholmanöver usw.) und führen zur Rechtsverwilderung. Denn ständiger Druck erzeugt Gegendruck. Der aufgestaute Druck der Beschränkung entweicht über das "Ueberdruckventil" des Gaspedals.
- Nach den Erkenntnissen der Verkehrs- und Sicherheitstechnik müssen die Geschwindigkeiten auf den Ausbaugrad der Strassen

abgestimmt sein. Der Ausbaugrad der Ausserortsstrassen ist sehr unterschiedlich. Das sture Festhalten an der Höchstlimite 80 km/h steht somit im Widerspruch zu den Bestrebungen nach optimaler Sicherheit. Tempo 80plus wäre die Lösung gewesen, wie sie auch von den professionellen Unfallverhütern der 'bfu' befürwortet wurde. Die Tempoinitiative hingegen enthält diese Flexibilität: Sie sieht die Lösung 100minus vor, das heisst dass überall dort, wo aus Gründen der Verkehrssicherheit abweichende Höchstgeschwindigkeiten nötig sind, diese auch angeordnet werden können.

- Auf Autobahnen ist das Unfallrisiko um ein Mehrfaches kleiner als auf Ausserortsstrassen oder sogar innerorts. Der Ausbaugrad einer Strasse spielt mit Bestimmtheit eine grössere Rolle für das Unfallgeschehen als generelle Tempolimiten. Deshalb geht das Interesse aus Gründen der Verkehrsicherheit dahin, möglichst viel Verkehr auf die Autobahnen zu lenken. Ein angemessenes Temporegime trägt zur höheren Attraktivität der Autobahnen bei.
- Das Problem der Unfallhäufigkeit kann nicht allein mit generellen Tempolimiten gelöst werden. Zur Unfallbekämpfung gehören ebenso Massnahmen wie zum Beispiel die Sanierung der gefährlichen Strassenstrecken, der Bau von Umfahrungsstrassen und Autobahnen, die weitere technische Verbesserung an den Fahrzeugen, die Verkehrsentsflechtung oder die Verbesserung der Aus- und Weiterbildung von Fahrzeuglenkern.

c) Warum rechtsstaatlich verfehlt?

- Die Geschwindigkeitslimiten von 120 und 80 km/h erscheinen vielen Automobilisten als zu streng und werden als unverhältnismässig eingestuft, zumal die Leistungsfähigkeit der Automobile sowie deren Sicherheit heute viel höher sind als früher. Der Sinn der geltenden Limiten wird von vielen Automobilisten nicht eingesehen. "Der Bürger hat Sinn für Ordnungen, wenn Ordnungen Sinn haben", hat Bundesrat Ritschard einmal treffend gesagt. Mit andern Worten: Wo es nicht nötig oder sinnvoll ist, zusätzliche Einschränkungen zu erlassen, ist es nötig und sinnvoll, keine zusätzlichen Einschränkungen zu erlassen.
- Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass Tempo 80 auf gewissen Strassen mit normalem Aufwand nicht mehr durchsetzbar ist. Tempolimiten nützen nichts, wenn sie nicht eingehalten werden und nicht genügend kontrolliert werden können. - Zusätzliche Geschwindigkeitskontrollen finden ihre Grenzen in den Möglichkeiten der kantonalen Polizeiorgane. Für den Polizeieinsatz gibt es aber auch Grenzen; wir wollen ja nicht in einem Poli-zeistaat leben.
- Seit der Einführung von Tempo 120/80 ist die Zahl der Automobilisten stark gestiegen, die wegen Geschwindigkeitsübertretungen kriminalisiert worden sind und in das Strafregister aufgenommen werden mussten. Dort figurieren sie neben Straftätern, die wegen gemeingefährlichen Verbrechen verurteilt sind. Es ist bedenklich, dass Leute wegen der Uebertretung von Bestimmungen kriminalisiert werden, die aus der Sicht des Umweltschutzes unnötig sind und vom Standpunkt der Sicherheit als übertrieben beurteilt werden müssen.
- Viele Gegner der höheren Geschwindigkeitslimiten sind einfach Gegner des Individualverkehrs. Mit tieferen Geschwindigkeitsbeschränkungen bringt man aber weder das Auto weg noch verändert man damit die Gesellschaft oder uns Menschen. Ausserdem sind die Befürworter von Tempo 130/100 nicht bessere und nicht schlechtere Menschen als ihre Gegner. Sie sind auch keine Geschwindigkeitsfanatiker, sondern sie möchten nur erreichen, dass der Bundesrat gezwungen wird, seine abgegebenen Versprechen einzuhalten.

III. Wortlaut Verfassungsänderung

Die Tempoinitiative lautet:

"Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 37bis Abs. 3 (neu)

- a) Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für leichte Motorwagen und Motorräder beträgt auf Strassen ausserorts 100 km/h, auf Autobahnen 130 km/h.
- b) Zur Hebung der Verkehrssicherheit kann auf besonders gefährlichen Abschnitten eine tiefere Höchstgeschwindigkeit angesetzt werden. Auf gut ausgebauten Strecken können höhere Geschwindigkeiten zugelassen werden."

IV. Chronik der Tempoinitiative

Die Tempoinitiative ("Pro Tempo 130/100") wurde am 15. Januar 1985 von einem ad-hoc Komitee mit Bernhard Böhi als Geschäftsführer eingereicht, versehen mit 256'207 gültigen Unterschriften. Mit Verfügung vom 6. März 1985 stellte die Bundeskanzlei das formelle Zustandekommen der Initiative fest (BB1 1985 I 787).

Am 1. Juli 1987 unterbreitete der Bundesrat den beiden Räten der Legislative die Botschaft über die Tempoinitiative und beantragte, die Initiative Volk und Ständen mit der Empfehlung auf Verwerfung zur Abstimmung zu unterbreiten (BB1 1987 II 1417).

National- und Ständerat lehnten am 7. Oktober 1988 die Tempoinitiative mit grosser Mehrheit ab (Nationalrat: 121:19 Stimmen; Ständerat: 32:3 Stimmen) (BB1 1988 III 762).

V. Zitate

Stichwort: Notstandsmassnahme

Bundesrat Egli (3. 10. 1983; im Nationalrat): "Verhältnismässigkeitsüberlegungen sind in solchen Situationen (beim Zusammenbruch der Wälder) nicht mehr angebracht. ... Es muss ganz klar gesagt werden, die Situation ist beunruhigend, wenn nicht gar beängstigend."

Bundesrat Egli (8. 2. 1985; im Ständerat): "Ich muss an die Spitze meines Eintretensvotums auch hier die ganz simple Feststellung setzen, die man nicht genug wiederholen kann: Unser Wald ist schwerkrank. Die Fachleute sprechen von einer chronischen Vergiftung. Was vor allem erschreckend ist, ist das Tempo, mit welchem sich diese Krankheit verbreitet."

Bundesrat Egli (8. 2. 1985; im Ständerat): "Wir halten es uns zugute, dass es ausgerechnet mein Departement und besonders das Bundesamt für Forstwesen waren, die die ganze Walddebatte, das ganze Waldgespräch, überhaupt in der Oeffentlichkeit in Gang gebracht haben, nämlich am 1. September 1983 durch eine breit angelegte Pressekonferenz in einem Wald in der Nähe von Zofingen. Erst seit diesem Zeitpunkt hat das Gespräch über das Waldsterben in der Oeffentlichkeit richtig eingesetzt."

Bundesrätin Kopp (18. 2. 1985; im Nationalrat): "Der Bundesrat hat die seit dem 1. Januar 1985 geltenden Höchstgeschwindigkeiten primär aus Umweltschutzgründen festgelegt."

Bundesrat Cotti (16. 3. 1987; im Nationalrat): "Es wurde weiter von einem Notzustand gesprochen, der für unser Land mit einer Apokalypse gleichzusetzen wäre. Auch das scheint mir nun doch etwas übertrieben zu sein."

Bundesrätin Kopp (4. 10. 1988; im Nationalrat): "Ebenfalls als Sofortmassnahme - und zwar diesmal gegen das Waldsterben - und als, ich zitiere: 'notwendige Zwischenlösung bis zum Wirksamwerden verschärfter Abgasvorschriften bei Motorfahrzeugen' wurde Tempo 80/120 für die Jahre 1985 bis 1987 eingeführt."

Stichwort Akzeptanz:

Bundesrat Egli (12. 3. 1984; im Nationalrat): "Der Bundesrat ist der Auffassung, dass eine solche ziemlich eingreifende Massnahme (Temporeduktion) nur durchsetzbar ist, wenn sie in der gesamten Bevölkerung auf eine gewisse Akzeptanz stösst."

Antwort des Bundesrates auf Einfache Anfrage Ott (4. 9. 1985):
"Mängel im Vollzug (Kontrolle der Tempolimiten) ergeben sich hauptsächlich aus der Personalknappheit

der kantonalen Polizeien und aus der bereits vor Einführung der neuen Tempolimiten bestehenden Auslastung der technischen und personellen Mittel der Verkehrspolizeien. ... Die Frage vermehrter Geschwindigkeitskontrollen stellt sich vielmehr in grundsätzlicher Hinsicht; sie findet jedoch an den kantonalen Möglichkeiten ihre Grenzen."

Bundesrätin Kopp (5. 6. 1986; im Nationalrat): "Ich weigere mich im übrigen, das Recht auf 130 quasi als Freiheitsrecht gleich anderen Rechten zu anerkennen."

Expertenbericht Verkehrssicherheit (April 1988): "Die mittlere Geschwindigkeit der Personenwagen ist bei Tempo 130 von rund 120 km/h auf rund 115 km/h bei Tempo 120 gesunken. Die Untersuchung zeigt auch, dass die Reduktion von rund 5 km/h seit Herbst 1985 Bestand hat." (S. 15)

Expertenbericht Verkehrssicherheit (April 1988): "Es zeigt sich, dass fast jeder zweite Personenwagen (auf Hauptstrassen ausserorts) schneller als die Limite fährt." (S. 17)

Stichwort Emissionsreduktion

Bundesrat Egli (12. 3. 1984; im Nationalrat): "Der Bundesrat misst der Tempolimitierung eine relativ grosse Bedeutung zu."

Stellungnahme des Bundesrates zum Postulat Zwingli (20. 11. 1985): "Bei seiner Entscheid (für Tempo 120 auf Autobahnen) liess sich der Bundesrat von der Ueberlegung leiten, dass die mit der Einführung von Tempo 100 auf Autobahnen zusätzlich zu erwartende Reduktion des Schadstoffausstosses (insbesondere der Stickoxide) nur geringfügig sei."

Buwal (Juli 1988): "Gemäss den vorliegenden Berechnungen sind infolge der Temporeduktion von 100/130 auf 80/120 die Stickoxid-Emissionen des privaten Strassenverkehrs 1985-1987 um gut 3 Prozent gesunken (Ausserortsstrassen knapp 6 %; Autobahnen gut 2%). Bezogen auf den gesamten NOx-Ausstoss in der Schweiz (Industrie, Gewerbe, Haushalte, Verkehr) beträgt der effektiv eingetretene Rückgang 2 Prozent." (Schriftenreihe Umweltschutz Nr. 99 S. III/IV)

Buwal (Juli 1988): "Für die Emissionen von Kohlenmonoxid ergaben die Berechnungen einen Rückgang von insgesamt 1,6 Prozent. ... In bezug auf die Emissionen von Kohlenwasserstoffen ist die Massnahme Tempo 80/120 indifferent, indem die erzielte Abnahme um 1,3 Prozent auf Autobahnen durch die Zunahme um 2,3 Prozent auf Ausserortsstrassen kompensiert wird." (Schriftenreihe Umweltschutz Nr. 99 S. IV)

Stichwort Sicherheitsgewinn:

Expertenbericht Verkehrssicherheit (April 1988): "Die Unfallhäufigkeit hat sich auf den beiden ausgewählten Netzen unter Berücksichtigung der Fahrleistung nicht verändert." (S. V)

Expertenbericht Verkehrssicherheit (April 1988): "Auf dem gesamten Netz der Autobahnen ist im Vergleich zu den Hauptstrassen ausserorts eine Zunahme der Unfallhäufigkeit, die jedoch im Trend der letzten Jahre liegt, festzustellen." (S. V)

Expertenbericht Verkehrssicherheit (April 1988): "Die Auswirkungen von Tempo 120 auf die Verkehrssicherheit sind auf Autobahnen gesamthaft beurteilt als gering, jedoch positiv zu bewerten. ... Tempo 80 (auf Hauptstrassen ausserorts) hat sich gesamthaft positiv auf die Verkehrssicherheit ausgewirkt." (S. 41)

Bundesrätin Kopp (4. 10. 1988; im Nationalrat): "Die Expertenberichte zeigen, dass auf Autobahnen Tempo 120 eine geringfügige Verbesserung für den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit brachte. Auf den Strassen ausserorts brachte Tempo 80 erwartungsgemäss grössere Verbesserungen."

Stichwort Zuständigkeit

Bundesrätin Kopp (5. 6. 1986; im Nationalrat): "Wir sollten nicht alles, was uns als Politikum erscheint, nun auch dem Volk zur Entscheidung vorlegen, sondern wir sollten den Mut zu einer vernünftigen Aufteilung zwischen Legislative und Exekutive haben."

Bundesrätin Kopp (17. 12. 1987; im Ständerat): "Wir sind der Meinung, dass es an sich ein Unding ist, was wir jetzt behandeln, nämlich dass Volk und Stände über Geschwindigkeitsbeschränkungen befinden sollen."

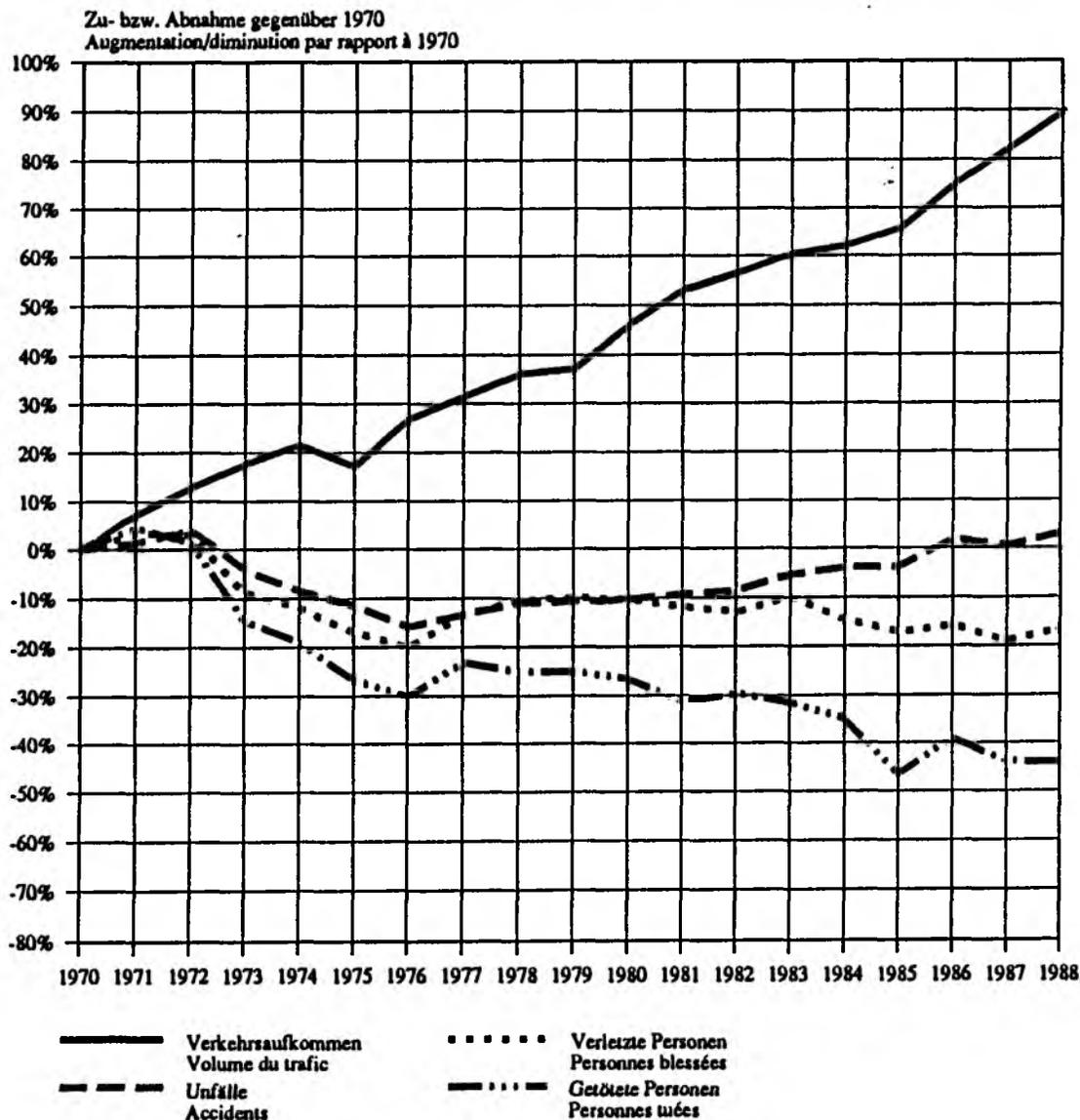
Stichwort Fortsetzung

Bundesrätin Kopp (5. 6. 1986; im Nationalrat): "Der Bundesrat will die Initiative 130/100 möglichst rasch zur Abstimmung bringen; denn die notwendigen Unterlagen sind vorhanden."

Bundesrätin Kopp (4.10. 1988; im Nationalrat): "Ich werde dem Bundesrat gegen Jahresende einen Antrag für die künftige Regelung unterbreiten."

30. August 1989

Entwicklung des Unfallgeschehens und Verkehrsaufkommens

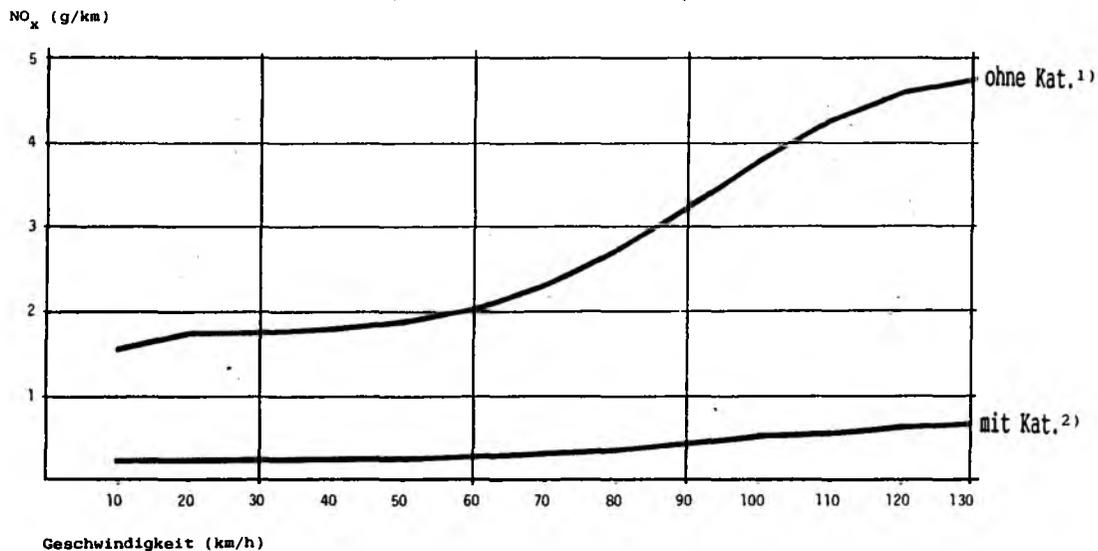


Bezogen auf die geschätzte Fahrleistung in km ist die Zahl der Unfälle und der verunfallten Personen in den vergangenen sechzehn Jahren markant zurückgegangen. Je schwerwiegender die Unfallfolge, desto deutlicher fiel der Rückgang aus. So nahm die Zahl der tödlich Verunfallten im Verhältnis zur Fahrleistung seit 1970 um 71 Prozent, diejenige der Schwerverletzten um 65 Prozent und die Zahl der Leichtverletzten um 47 Prozent ab. Diese Angaben belegen, dass die Unfallgefährdung der Verkehrsteilnehmer insgesamt pro gefahrenen Kilometer seit vielen Jahren deutlich rückläufig sind. Das Verkehrsaufkommen hat sich seit 1970 nahezu verdoppelt.

Quelle: Bundesamt für Statistik, Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz 1988, S. 21

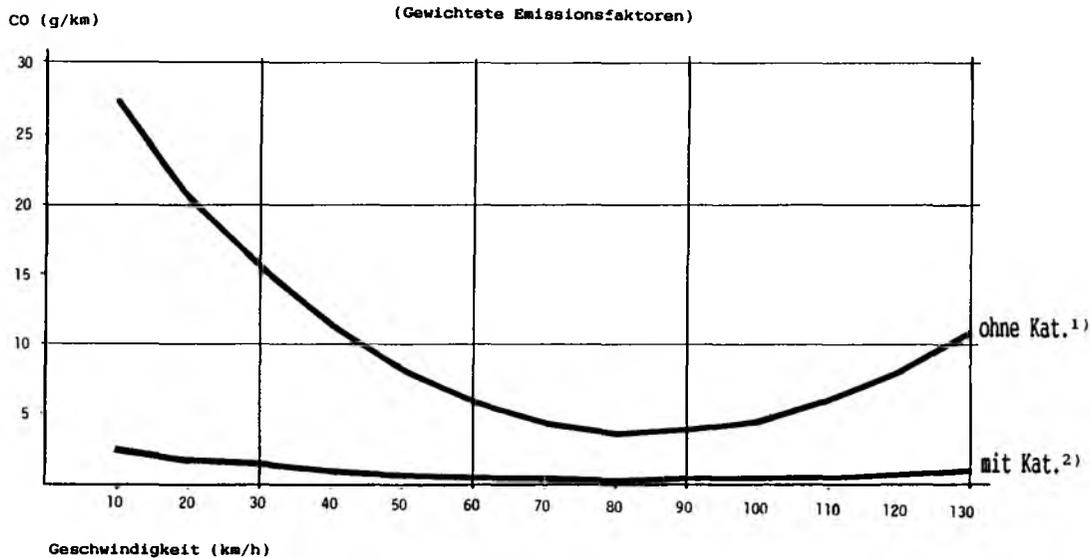
Stickoxide-Ausstoss von Personenwagen mit und ohne Katalysator

(Gewichtete Emissionsfaktoren)



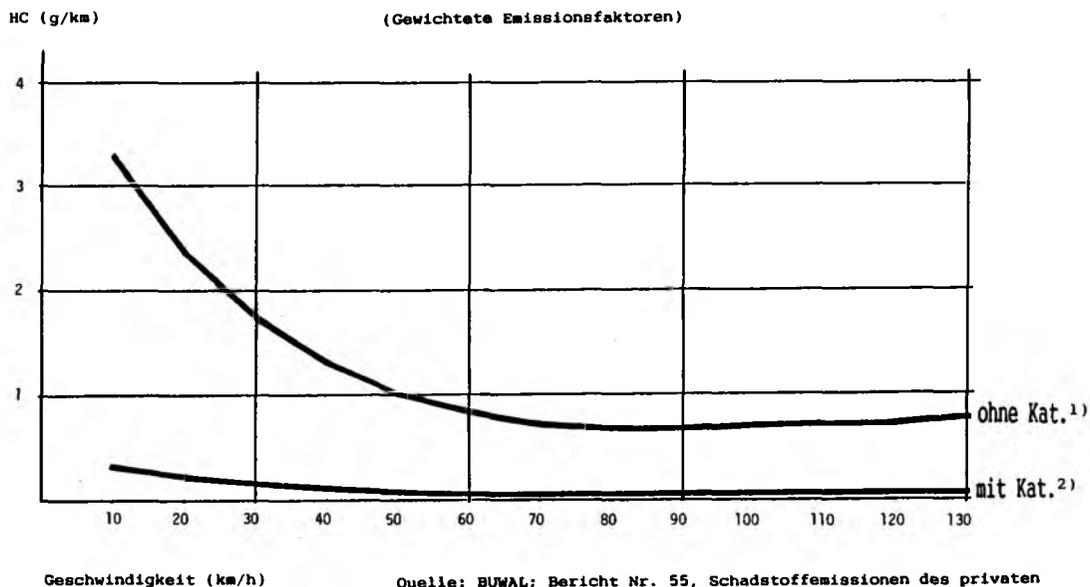
Kohlenmonoxid-Ausstoss von Personenwagen mit und ohne Katalysator

(Gewichtete Emissionsfaktoren)



Kohlenwasserstoff-Ausstoss von Personenwagen mit und ohne Katalysator

(Gewichtete Emissionsfaktoren)



Quelle: BUWAL; Bericht Nr. 55, Schadstoffemissionen des privaten Strassenverkehrs 1950-2000, S. 182

- 1) Bezugsjahr 1985
- 2) Bezugsjahr 2000