

Abstimmung vom 26.11.1989

Sicherheitsargumente überzeugen: Tempo 80/120 soll bleiben

Abgelehnt: Volksinitiative «pro Tempo 130/100»

Brigitte Menzi

Dieser Artikel ist erstmals 2010 im «Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007» erschienen, welches von Wolf Linder, Christian Bolliger und Yvan Rielle herausgegeben und beim Haupt Verlag publiziert wurde.

Empfohlene Zitierweise: Menzi, Brigitte (2010): Sicherheitsargumente überzeugen: Tempo 80/120 soll bleiben. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 464–465.

Herausgeber dieses Dokuments: Swissvotes – die Datenbank der eidgenössischen Volksabstimmungen. Année Politique Suisse, Universität Bern, Fabrikstrasse 8, 3012 Bern. www.swissvotes.ch.

VORGESCHICHTE

Als Sofortmassnahme gegen das Waldsterben beschliesst die Landesregierung 1984, die Höchstgeschwindigkeiten auf Ausserortsstrassen von 100 km/h auf 80 km/h und diejenigen auf Autobahnen von 130 km/h auf 120 km/h zu senken (BBl 1987 II 1421). Gegen diese Regelung lanciert ein privates Komitee unter der Führung des Basler Automobiljournalisten Bernhard Böhi die Volksinitiative «Pro Tempo 100/130», welche die bis dahin gültigen Höchstgeschwindigkeiten in der Bundesverfassung verankern will. Unterstützt wird die Initiative von ACS und TCS.

Der Ständerat empfiehlt die Volksinitiative mit 30 zu 3 Stimmen ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung. Damit folgt er dem Bundesrat, der die Höchstgeschwindigkeiten aus rechtlichen und sachlichen Gründen nicht in der Bundesverfassung verankern will. Die Regierung möchte sich die Möglichkeit offenlassen, im Bedarfsfall rasch und flexibel tiefere Limiten erlassen zu können. Demgegenüber wären der Initiative zufolge Abweichungen von Tempo 130/100 nur noch aus Verkehrssicherheitsgründen möglich. Kein Gehör findet die Forderung, die Festsetzung der Höchstgeschwindigkeiten vom Bundesrat auf das Parlament zu übertragen. Mit 27 gegen 10 Stimmen lehnt die kleine Kammer diesen indirekten Gegenvorschlag ab. Wie der Ständerat empfiehlt auch die Volkskammer die Initiative zur Ablehnung (mit 123 gegen 23 Stimmen). Neben den Linken und Grünen sprechen sich die Fraktionen der FDP, der CVP und der SVP klar gegen die Initiative aus mit dem Argument, Geschwindigkeitslimiten gehörten nicht in die Verfassung. Allerdings fordern die FDP und die SVP den Bundesrat mit aller Deutlichkeit dazu auf, die Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen wieder auf 130 km/h zu erhöhen und ausserorts Tempo «80 plus» zu verfügen (d.h. generell 80 km/h mit der Möglichkeit, die Limiten auf 100 km/h zu erhöhen). Dieser Kompromissvorschlag wird von den Strassenverkehrsverbänden TCS und ACS unterstützt, die ausserdem signalisieren, dass sie auf eine aktive Beteiligung am Abstimmungskampf verzichten könnten, falls die Landesregierung auf diese Alternative eintrete. Der Bundesrat will sich allerdings noch nicht festlegen. Er verschiebt den Entscheid über das ab 1990 geltende Temporegime und will zuerst die Ergebnisse der sogenannten Elektrowatt-Studie über Massnahmen zur Reduktion der Luftverschmutzung abwarten. Dieses Vorgehen wird von verschiedener Seite als Verzögerungstaktik kritisiert.

GEGENSTAND

Die Initiative will die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für leichte Motorwagen und Motorräder auf Strassen ausserorts bei 100 km/h, auf Autobahnen bei 130 km/h festlegen. Zur Hebung der Verkehrssicherheit soll auf besonders gefährlichen Abschnitten eine tiefere Höchstgeschwindigkeit angesetzt werden können. Auf gut ausgebauten Strecken sollen höhere Geschwindigkeiten zugelassen werden können.

ABSTIMMUNGSKAMPF

Befürworter und Gegner der Initiative liefern sich einen emotional geführten Abstimmungskampf, in dem die Themen Umweltschutz und Verkehrssicherheit im Mittelpunkt stehen. Während die Auto-Partei und die Liberalen eine Einschränkung der individuellen Freiheit befürchten und deshalb die Initiative unterstützen, begründen die Automobilverbände ihre Japarole damit, dass Reduktionen von Tempolimiten umweltpolitisch unbegründet und lediglich eine weitere Schikane für die Automobilisten seien. Diese Argumentation verfängt insbesondere in der Romandie, wo sich die Presse – im Gegensatz zur Deutschschweiz – teilweise hinter die Initiative stellt. Entsprechend konzentrieren die Automobilverbände ihre breit angelegte und kostspielige Kampagne auf die Westschweiz. Auf der gegnerischen Seite tritt in der Öffentlichkeit vor allem ein Ärztekomitee in Erscheinung, das unter dem Titel «Gesundheit und Sicherheit auf der Strasse» eine grosse Medienpräsenz erreicht. Das Komitee verweist auf die grosse präventive Wirkung von Tempolimiten im Kampf gegen Verkehrsunfälle und belegt dies mit eindrücklichen Zahlen. Eher trocken nimmt sich da die Argumentation des Bundesrates sowie der bürgerlichen Parteien aus: Sie lehnen die Initiative vor allem deshalb ab, weil ihrer Meinung nach Tempolimiten nicht in der Verfassung festgelegt werden sollten. Ebenfalls die Neinparole beschliessen sämtliche Linksparteien sowie der LdU und die Umweltschutzverbände. Sie stellen die Dringlichkeit von Massnahmen gegen das Waldsterben in den Vordergrund.

ERGEBNIS

In der Volksabstimmung vom 26. November 1989 verwerfen 62,0% der Teilnehmenden das Volksbegehren; 17 Kantone unterstützen die Haltung von Bundesrat und Parlament mehrheitlich. Dabei zeigt sich – nicht zum ersten Mal bei verkehrspolitischen Vorlagen – ein tiefer Graben zwischen der Deutschschweiz und der Romandie: Während Erstere die Initiative durchwegs ablehnt, nehmen sämtliche französischsprachigen Kantone das Begehren an (Freiburg 50,0%, Waadt 56,2%, Wallis 61,6%, Neuenburg 53,1%, Genf 51,7%, Jura 58,9%). Ins Auge sticht auch die ausserordentlich hohe Stimmbeteiligung von 69,2%, die wohl aber vor allem auf das grosse Interesse an der gleichzeitig stattfindenden Abstimmung über die Initiative «für eine Schweiz ohne Armee» zurückzuführen sein dürfte (vgl. Vorlage 357).

Am deutlichsten verworfen wurde die Vorlage von Anhängern der SVP. Bei den anderen bürgerlichen Parteien stimmten Mehrheiten der welschen Sympathisanten mit Ja. Wie aus der Nachbefragung hervorgeht, hat sich eine Mehrheit der Stimmenden offenbar bereits an die neuen Tempolimiten gewöhnt – geschlossen widersetzten sich nur die Romandie, die ausgesprochenen Autofans und die äussere Rechte. Die Analyse zeigt auch, dass die Vorlage primär mit Sicherheitsargumenten gewonnen wurde. Als Folge des Waldsterbens eingeführt, hätten umweltpolitische Überlegungen alleine nicht (mehr) ausgereicht, um eine Mehrheit

von der Notwendigkeit weiterer Geschwindigkeitsreduktionen zu überzeugen.

QUELLEN

BBI 1987 II 1417; BBI 1988 III 762. Erläuterungen des Bundesrates. APS 1984 bis 1989: Verkehr und Infrastruktur – Strassenverkehr. Vox Nr. 38. Vatter et al. 2000: A-10.

Ein Literaturverzeichnis mit den ausführlichen bibliographischen Angaben finden Sie auf unserer Website www.swissvotes.ch.