

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE "NEIN ZUR BETON-INITIATIVE"

ARGUMENTARIUM

zur Eidgenössischen Volksabstimmung vom

1. April 1990

betreffend

VOLKSINITIATIVE

"Stopp dem Beton - für eine Begrenzung des Strassenbaus"

Postfach 502
8034 Zürich

INHALT

Seite

- | | |
|--|----------|
| 1. Entstehung der Volksinitiative "Stopp dem Beton - für eine Begrenzung des Strassenbaus!" | 1 |
| 1.1 Vorgeschichte | 1 |
| 1.2 Lancierung und Zustandekommen | 1 |
| 1.3 Trägerschaft | 1 |
| 1.4 Wortlaut der Initiative | 2 |
| 2. Behandlung in den eidgenössischen Räten | 2 |
| 3. Ziele der Initiative | 2 |
| 4. Argumente gegen die Initiative | 3 |

HAUPTARGUMENTE

- | | |
|---|---|
| 4.1 Die Initiative ist radikal | 3 |
| 4.2 Die Initiative ist undurchführbar | 3 |
| 4.3 Die Initiative schadet der Verkehrssicherheit | 3 |
| 4.4 Die Initiative ist umweltpolitisch bedenklich | 4 |
| 4.5 Die Initiative verursacht enormen volkswirtschaftlichen Schaden | 4 |
| 4.6 Die Initiative benachteiligt ganze Regionen und Landesteile | 4 |

WEITERE ARGUMENTE

- | | |
|--|---|
| 4.7 Die Initiative ist ungerechtfertigt | 5 |
| 4.8 Die Initiative ist zentralistisch | 6 |
| 4.9 Die Initiative führt zu Konflikten mit dem Ausland | 6 |
| 4.10 Die Initiative ist unklar | 6 |

- | | |
|------------------------------|----------|
| 5. SCHLUSSFOLGERUNGEN | 7 |
|------------------------------|----------|

ANHANG

- | | |
|---|----|
| - Schweizerisches Strassennetz; Entwicklung seit 1960 | 8 |
| - Fahrleistung und Unfallgeschehen nach Strassentypen | 9 |
| - Neuanlagen im Hauptstrassennetz seit Mai 1986 | 10 |
| - Schweizerische Nationalstrassen | 11 |

1. Entstehung der Volksinitiative "Stopp dem Beton - für eine Begrenzung des Strassenbaus!"

1.1 Vorgeschichte

Das auslösende Moment der Initiative "Stopp dem Beton - für eine Begrenzung des Strassenbaus!" (kurz: "Stopp dem Beton") liegt, ähnlich wie bei den "Kleeblatt-Initiativen", im fortschreitenden Nationalstrassenbau. Nachdem das Schweizervolk im Jahre 1978 die Volksinitiative "Demokratie im Nationalstrassenbau", die Beschlüsse über die Festlegung von Nationalstrassen dem Referendum unterstellen wollte, mit grossem Mehr abgelehnt hatte und nachdem die anschliessende Ueberprüfung von sechs umstrittenen Nationalstrassenabschnitten keine grösseren Abstriche am ursprünglichen Autobahnnetz erwarten liess, entschlossen sich Vertreter grüner und der POCH nahestehenden politischen Gruppierungen, mittels einer weiteren Volksinitiative der Fortsetzung des Nationalstrassenbaus doch noch Einhalt zu gebieten. Die Unterschriftensammlung stand unter dem Slogan: "Genug betoniert: Stopp dem Strassenbau! Gegen weitere Autobahnen".

Weil die Lancierung der Initiative "Stopp dem Beton" exakt in die Zeit fiel, da die Diskussionen über das Waldsterben und dessen Ursachen ihren Höhepunkt erreichten, erhofften sich die Initianten von der autofeindlichen Stimmung jener Zeit einen zusätzlichen Auftrieb für die Durchsetzung ihrer verkehrspolitischen Absichten.

1.2 Lancierung und Zustandekommen

Am 4. September 1984 begann die Frist für die Sammlung der Unterschriften zu laufen. Am 25. Februar 1986 wurde die Volksinitiative "Stopp dem Beton - für eine Begrenzung des Strassenbaus!" mit 111'277 gültigen Unterschriften eingereicht.

Davon haben die Progressiven Organisationen der Schweiz (POCH) gut die Hälfte beigesteuert.

Bundesrat und Eidgenössisches Parlament haben die Initiative aus staatsrechtlichen Erwägungen gültig erklärt, obwohl sie praktisch undurchführbar ist. Deshalb muss das Schweizervolk am 1. April 1990 über die Initiative "Stopp dem Beton" abstimmen.

1.3 Trägerschaft

Hinter der Beton-Initiative stehen Vertreter von PdA/PSA/POCH (Z.B. alt-NR Barbara Gurtner/BE, NR Andreas Herczog/ZH und NR Werner Carobbio/TI) und der Grünen (Z.B. NR Herbert Maeder/AR und alt-NR Leni Robert/BE) sowie Einzelpersonen wie der Umweltschützer Franz Weber und der Berner LdU-Nationalrat Paul Günter.

Die Delegiertenversammlung der Sozialdemokratischen Partei der Schweiz (SPS) vom 19. November 1984 beschloss gegen den Parteivorstand die Unterstützung der Initiative.

1.4 Wortlaut der Initiative

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 36^{quater} (neu)

¹ Der Umfang des schweizerischen Strassennetzes, welches dem motorisierten Strassenverkehr allgemein und öffentlich zugänglich ist, darf den am 30. April 1986 festgestellten Umfang bezüglich der bedeckten Oberfläche nicht überschreiten.

² Neue Strassen und Strassenerweiterungen dürfen nur gebaut werden, wenn gleich grosse Flächen des bestehenden, dem motorisierten Strassenverkehr allgemein und öffentlich zugänglichen Strassennetzes in der gleichen Region anderen Zwecken zugeführt werden.

³ Die Kantone können in folgenden Fällen eine Ausnahmegewilligung erteilen:
a. falls in einer dünn besiedelten Region infolge unzureichender Erschliessung untragbare Verhältnisse herrschen und keine andere Lösung ins Auge gefasst werden kann;
b. falls infolge Aufgabe eines Strassen- oder Autobahnprojektes Anpassungen ans Strassennetz vorgenommen werden müssen.

⁴ Normen von Kantonen und Gemeinden über die Mitwirkung der Stimmberechtigten bei Entscheidungen über den Strassenbau bleiben vorbehalten.

2. Behandlung in den eidgenössischen Räten

Am 31. August 1988 unterbreitete der Bundesrat der Bundesversammlung die Botschaft über die Initiative "Stopp dem Beton und beantragte, die Initiative Volk und Ständen mit der Empfehlung auf Verwerfung zur Abstimmung zu unterbreiten (BB1 1988 III 745).

Der Nationalrat lehnt die Initiative "Stopp dem Beton" am 28. September 1989 mit 126 zu 29 Stimmen ab, der Ständerat am 29. November 1989 mit 35 zu 0 Stimmen.

3. Ziele der Initiative

- Der Höchstumfang des öffentlich dem motorisierten Verkehr zugänglichen Strassennetzes soll gesamtschweizerisch auf den Stand vom 30. April 1986 eingefroren werden.
- Neue Strassen und Strassenerweiterungen dürfen nur gebaut werden, wenn gleich grosse, bestehende Strassenflächen in derselben Region anderen Zwecken zugeführt werden.
- Ausnahmen von dieser Rückbaupflicht sind einzig vorgesehen bei der Erschliessung dünn besiedelter Regionen und bei notwendigen Anpassungen des Strassennetzes nach der Aufgabe von Strassen- oder Autobahnprojekten.

4. ARGUMENTE GEGEN DIE INITIATIVE

HAUPTARGUMENTE

4.1 Die Initiative ist radikal

Die Initiative "Stopp dem Beton" verlangt nichts weniger als die Rückführung des Umfangs des schweizerischen Strassennetzes auf den Stand von 30. April 1986. Dazu müssten zum Beispiel die Walensee-Autobahn, die Umfahrung St. Gallens und die Nordumfahrung Zürichs und dazu eine Reihe von kantonalen und kommunalen Strassen dem Erdboden gleichgemacht werden. Der sachliche Unsinn dieser Extreminitiative springt in die Augen: Bei den Nationalstrassen würden noch grössere Lücken entstehen, als es die Kleeblatt-Initiativen fordern. Heute umfahrene Dörfer und Städte würden wieder durch den Verkehr belastet und die Luftverschmutzung würde zunehmen.

4.2 Die Initiative ist undurchführbar

Der Umfang des schweizerischen Strassennetzes - Nationalstrassen, Kantonsstrassen, Gemeindestrassen - per 30. April 1986 ist nicht bekannt; es bestehen weder entsprechende Erhebungen aus jener Zeit noch lassen sich diese heute ohne weiteres nachholen. In den Jahren 1986 bis 1989 sind 89 km neue Nationalstrassen dem Verkehr übergeben worden. Es sind dies namentlich die Strecken der Walenseeautobahn (N3), die Umfahrung von St.Gallen (N1), die Nordumfahrung Zürichs (N20), die Abschnitte Interlaken-Brienzwiler (N8), Bex-St.Maurice und Riddes-Sitten (N9) sowie Teilstrecken der N2 zwischen Airolo und Bellinzona. Ebenfalls auf dem Haupt- und Gemeindestrassennetz sind in dieser Zeitspanne grössere Neuanlagen in Betrieb genommen worden. Es käme einem Schildbürgerstreich erster Güte gleich, alle diese neuen, verkehrssicheren Strassen wieder aufzuheben und den heute umfahrenen Städten und Dörfern den Durchgangsverkehr wieder zuzumuten mit allen Gefahren und allen Belastungen für Fussgänger, Velofahrer etc.

Ebenfalls unmöglich wäre es, im Umfang der seit 1986 neuerstellten Strassenflächen andere Strassen aufzuheben, wie dies die Beton-Initiative pauschal verlangt. So ist es beispielsweise undenkbar, die bestehende, durch mehrere Ortschaften führende alte Walenseestrasse aufzuheben. Dasselbe gilt für die Kantonsstrasse Airolo-Bellinzona. Es könnte nur wenig Strassenfläche in der Stadt St.Gallen geschlossen oder anderen Zwecken zugeführt werden, denn die alten, durch die Agglomeration und die Stadt St.Gallen führenden Stadtstrassen sind auch nach der Eröffnung der Autobahnumfahrung durch den innerstädtischen Verkehr - insbesondere auch durch den öffentlichen Verkehr - nach wie vor voll ausgelastet.

Auch in der Zukunft ist es unmöglich, im Umfang der neuerstellten Strassenflächen andere Strassen aufzuheben oder entsprechende Verkehrsflächen auf anderen Strassen für den Motorfahrzeugverkehr zu schliessen. Denn in der Regel können die alten Ortsdurchfahrten nicht geschlossen werden, wenn aus Umweltschutz- oder Verkehrssicherheitsgründen zum Schutz der Anwohner und zur Hebung der Wohnqualität Ortsumfahrungen erstellt werden.

4.3 Die Initiative schadet der Verkehrssicherheit

Obwohl auf Autobahnen mehr als ein Viertel (26,5%) des Gesamtverkehrs rollt, sind die Anteile der Unfälle (9,2%), der Verletzten (6,9%) und der Getöteten (8,7%) am Total des Unfallgeschehens aus allen Strassen verhältnismässig gering. (Siehe Anhang 2).

Berechnungen zeigen, dass Autobahnen bezüglich Unfallraten doppelt so sicher sind als die übrigen Ausserortsstrassen und mehr als fünf Mal sicherer als Innerortsstrassen. Die Gefahr, auf Autobahnen verletzt zu werden, ist im Vergleich zu den übrigen Strassen bei gleicher

Fahrleistung dreimal tiefer als ausserorts und siebenmal tiefer als innerorts. Auch die dreibis viermal tieferen Raten für Todesfälle bestätigen die höhere Sicherheit der Autobahnen (Siehe Anhang 2).

Die Beton-Initiative schadet der Verkehrssicherheit, denn sie verhindert den Bau von sicheren Strassen und vereitelt, dass Städte, Dörfer und Quartiere umfahren und unsichere Strassen entlastet werden.

4.4 Die Initiative ist umweltpolitisch bedenklich

Die Initiative ist bedenklich aus umweltpolitischer Sicht. Sie erlaubt es nicht, die Wohngegenden und Ortschaften mit neuen Umfahrungsstrassen vom Verkehr zu entlasten oder die noch offenen Lücken im Nationalstrassennetz zu schliessen. Autobahnen oder Umfahrungsstrassen ermöglichen einen flüssigen Verkehr, der wenig Energie benötigt und dadurch weniger schädigende Emissionen verursacht als stockender und in vielen Ortschaften stillstehender Verkehr.

4.5 Die Initiative verursacht enormen volkswirtschaftlichen Schaden

Der volkswirtschaftliche Schaden, der unserem Land durch die Beton-Initiative entsteht, ist enorm und lässt sich in der Höhe nicht abschätzen. So wird beispielsweise die Erschliessung von Bauzonen durch das von der Initiative anvisierte Ziel praktisch verunmöglicht. Folge davon ist, dass jede Bauentwicklung eingeschränkt wird. Es könnten nicht mehr genügend Wohnüberbauungen erstellt werden, und die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben wäre vielerorts in Frage gestellt. Dies trifft vor allem die wirtschaftlich benachteiligten Berg- und Randgebiete empfindlich.

Die Initiative "Stopp dem Beton" verkennt die wahre Funktion der Strassen: Die Strassen sind der weitaus wichtigste Weg zur Kommunikation der Menschen untereinander. Ein nachfragegerechtes Strassensystem ist eine Grundvoraussetzung für das Funktionieren von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft auf einem angestrebten Wohlstandsniveau. Wer den Verkehr der Menschen untereinander verhindern will, strebt nach Rückschritt und Zerfall. Die Initiative "Stopp dem Beton" zielt auf diesen Rückschritt; sie richtet sich gegen die massvolle Entwicklung von Volkswirtschaft und Gesellschaft.

4.6 Die Initiative benachteiligt ganze Regionen und Landesteile

Insbesondere der Verzicht auf die Schliessung vorhandener Nationalstrassenlücken führt zu massiven Benachteiligungen ganzer Regionen und Landesteile. Eine massvolle Entwicklung von Gemeinschaft und Wirtschaft wird damit verunmöglicht. Betroffen werden in erster Linie die wirtschaftlich schwächeren Berg- und Randgebiete. Ausserdem ist zu bedenken, dass die Initiative den Graben zwischen der deutsch- und der französischsprachigen Schweiz in verkehrspolitischen Angelegenheiten vergrössert.

WEITERE ARGUMENTE

4.7 Die Initiative ist ungerechtfertigt:

Das Schweizer Strassennetz ist nicht überdimensioniert

Die Initianten behaupten, die Schweiz weise eine überdimensionierte Strassenfläche auf. Das stimmt nicht. Die vom gesamten schweizerischen Strassennetz beanspruchte Fläche beträgt rund 665 km² oder 1,6 Prozent der Gesamtfläche beziehungsweise 2,0 Prozent der produktiven Fläche der Schweiz. Im Vergleich dazu beläuft sich der Flächenbedarf für das Schienennetz auf rund 135 km². Das sind knapp fünf mal weniger. Vergleicht man den Flächenbedarf jedoch unter Berücksichtigung der Verkehrsleistung (Personenkilometer/Tonnenkilometer), so beansprucht der Strassenverkehr nicht mehr Fläche als der Schienenverkehr. Es kommt hinzu, dass die Verkehrsflächen des privaten Verkehrs auch anderen Zwecken offenstehen und entsprechend genutzt werden, während diejenigen des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Schienenverkehrs, ausschliesslich von diesem benutzt werden können. Ausserdem werden rund 13'500 km (d.h. rund ein Fünftel) der insgesamt 71'000 km Strassen auch von öffentlichen Strassenverkehrsmitteln mitbenützt.

- Nicht die Nationalstrassen wachsen am stärksten

Seit 1960 ist bis Mitte der 80er Jahre das Strassennetz in der Schweiz um rund 27 Prozent (15'000 km) gewachsen (Siehe Anhang 1). Davon entfallen allein auf die Gemeindestrassen 12'800 km oder 85 Prozent. Der weitaus grösste Zuwachs an Strassenlänge ist somit bei den Gemeindestrassen zu verzeichnen, während die Nationalstrassen und die Kantonsstrassen seit 1960 nur rund 1'250 km bzw. 1'000 km gewachsen sind. Das ist deshalb nicht verwunderlich, weil die Gemeindestrassen der Feinerschliessung der Wohngebiete wie auch der Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe dienen. Der grosse Anteil der Strassenbauten diene somit dem Zweck der Baulanderschliessung und nicht der Verbesserung der Verkehrsbedingungen für Motorfahrzeuge.

- Nicht die Strassen sind schuld an der grössere Zahl der Motorfahrzeuge

Die Zahl der Motorfahrzeuge hat sich seit 1960 mehr als verfünffacht. Diese Entwicklung geht einher mit der wirtschaftlichen wohlstandsmässigen Prosperität der Bevölkerung in unserem Land. Nicht die verfügbare Strassenfläche ist der Grund für die grössere Verbreitung von Motorfahrzeugen, sondern der gestiegene materielle Wohlstand der Bevölkerung.

- Der Motorfahrzeugverkehr wird immer sauberer

Die Initiative "Stopp dem Beton" wurde zu einer Zeit lanciert, in der die Diskussion über das Waldsterben in vollem Gange war. Man schob damals dem Motorfahrzeug die Hauptschuld am verschlechterten Zustand des Waldes und der Luft generell zu. Diese undifferenzierte Schuldzuweisung war schon damals nicht gerechtfertigt; sie ist es heute noch weniger, und sie wird es in Zukunft immer weniger sein, weil immer mehr Fahrzeuge mit Katalysatoren ausgerüstet sind. Ende 1989 verfügten bereits drei von zehn Personenwagen in der Schweiz über einen Katalysator; zwei Jahre zuvor war dies erst bei einem von zehn Autos der Fall gewesen.

4.8 Die Initiative ist zentralistisch

Mit der Beton-Initiative werden in erster Linie die Kantone und Gemeinden gezwungen, den bisher in ihrer alleinigen Zuständigkeit liegenden Strassenbau nach Bundesvorschriften einzuschränken und auf den Stand vom 30. April 1986 zurückzubauen. Heute ist das Strassenwesen weitgehend Sache der Kantone und Gemeinden. Es gibt keine Bundesstrassen. Lediglich im Nationalstrassenbau stehen dem Bund weitgehende Kompetenzen zu. An dieser Kompetenzaufteilung im Strassenwesen sollte aus föderalistischen Gründen nichts geändert werden. Sonst kommt es zur Bevormundung der Kantone und insbesondere der Gemeinden durch den Bund und zwar in einem Bereich, wo der Stimmbürger traditionsgemäss ein grosses Mitspracherecht beansprucht. Praktisch müsste eine Aufsichtsstelle des Bundes geschaffen werden, die im ganzen Land die Strassenbautätigkeit unter Kontrolle halten würde und die mit den nötigen Befugnissen auszustatten wäre, um rechtswidrige Strassenbauten der Kantone und Gemeinden tatsächlich zu verhindern.

4.9 Die Initiative führt zu Konflikten mit dem Ausland

Ein verfassungsmässiges Strassenbauverbot steht im Widerspruch zu den Bemühungen um eine "europafähige" Ausgestaltung der schweizerischen Rechtsordnung. Ein solches Verbot würde es der Schweiz namentlich verunmöglichen, ihr Strassennetz in entsprechender technischer Ausgestaltung und Dimensionierung an die Zubringer aus den benachbarten EG-Staaten anzuschliessen. Damit entsteht ein Widerspruch zum soeben von unserem Land ratifizierten Europäischen Uebereinkommen über die Hauptstrassen des internationalen Verkehrs (Europastrassen), in dem sich die Schweiz verpflichtet hat, die auf ihrem Gebiet verlaufenden Europastrassen den im Uebereinkommen niedergelegten allgemeinen Ausbaunormen anzupassen. Bei einer Kündigung dieses Uebereinkommens wären wirtschaftliche Konsequenzen in Form von Retorsionsmassnahmen seitens der EG und der Nachbarstaaten unvermeidlich.

4.10 Die Initiative ist unklar

Die Ausnahmen vom Strassenbauverbot (Abs. 3 der Initiative: "falls in einer dünn besiedelten Region infolge unzureichender Erschliessung untragbare Verhältnisse herrschen und keine andere Lösung ins Auge gefasst werden kann") sind in hohem Mass auslegungsbedürftig: Wann gilt eine Region als dünn besiedelt? Und wann bestehen in einer solchen Region infolge unzureichender Erschliessung untragbare Verkehrsverhältnisse? Worin können dort für die Verkehrsererschliessung andere Lösungen liegen? - Die Beantwortung dieser Fragen in der praktischen Anwendung dieser Verfassungsbestimmung dürfte zum Nährboden für unzählige Streitigkeiten werden.

Der Vorbehalt (in Abs. 4) von kantonalen und kommunalen Normen über die Mitwirkung der Stimmberechtigten bei Entscheidungen über den Strassenbau ist völlig unklar. Wenn sich die Stimmbürger eines Kantons oder einer Gemeinde nämlich für einen bestimmten Strassenausbau entscheiden, wäre dieser Entscheid unter Umständen bundesrechtswidrig. Es ist unter diesem Gesichtspunkt erstaunlich, dass die Initiative "Stopp dem Beton" überhaupt als gültig erklärt worden ist.

5. Schlussfolgerungen

Die Volksinitiative "Stopp dem Beton - für eine Begrenzung des Strassenbaus!" ist eine der extremsten Verkehrsinitiativen. Sie wurde von der POCH lanciert und von der Grünen Partei unterstützt. Ihre Begehren sind wirklichkeitsfremd, masslos und ungerechtfertigt.

- Die Einfrierung des schweizerischen Strassennetzes auf den Stand von 1986 ist in der Praxis schlichtweg undurchführbar und unrealistisch.

Allein an Nationalstrassen müssten beispielsweise die Walensee-Autobahn, die Umfahrung St.Gallens, die Nordumfahrung Zürichs, etc. sowie eine beachtliche Zahl von kantonalen, kommunalen und auch Quartierstrassen wieder abgerissen werden.

- Ebenso unmöglich ist es, im Umfang der neuerstellten Strassenflächen andere Strassen aufzuheben oder entsprechende Verkehrsflächen auf anderen Strassen für den Motorfahrzeugverkehr zu schliessen.
- Die Beton-Initiative schadet der Verkehrssicherheit, denn sie verhindert den Bau von sicheren Strassen und vereitelt, dass Städte, Dörfer und Quartiere umfahren und unsichere Strassen entlastet werden.
- Die Initiative ist umweltpolitisch bedenklich. Der Autobahnverkehr verursacht weniger Emissionen als stockender und in vielen Ortschaften stillstehender Verkehr.

Eine Annahme der Initiative würde der Schweiz grossen wirtschaftlichen Schaden zufügen.

- Der Verzicht auf die Schliessung von Nationalstrassenlücken würde zu einer massiven Benachteiligung ganzer Regionen und Landesteile führen.
- Die Initiative ist ungerechtfertigt, denn sie geht von falschen Annahmen aus. Die vom Strassenverkehr beanspruchte Fläche ist im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln nicht überdimensioniert, wie das von den Initianten behauptet wird.
- Die Initiative steht im Widerspruch zu den Bemühungen um eine "europafähige" Ausgestaltung der schweizerischen Rechtsordnung.
- Die Initiative enthält Unklarheiten, die bei der praktischen Anwendung der Bestimmungen von grosser Bedeutung sind.

Aus den obengenannten Gründen verdient die Initiative "Stopp dem Beton - für eine Begrenzung des Strassenbaus" am 1. April 1990 ein klares unmissverständliches

N E I N

von Volk und Ständen.

1.2.90

ANHANG

Anhang 1:

Schweizerisches Strassennetz; Entwicklung seit 1960

Strassenlängen (km)

| | <u>1960</u> | <u>1970</u> | <u>1980</u> | <u>1984</u> | <u>1989</u> |
|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Nationalstrassen | 112 | 651 | 1 170 | 1 359 | 1 495 |
| Kantonsstrassen | 17 378 | 17 860 | 18 667 | 18 370 | *18 407 |
| Gemeindestrassen | 38 444 | 41 628 | 46 707 | 51 197 | **51 197 |
| | ----- | ----- | ----- | ----- | ----- |
| Total | 55 934 | 60 139 | 66 544 | 70 926 | > 71 099 |
| | ===== | ===== | ===== | ===== | ===== |

(* = LETZTER ERHOBENER STAND 1985)
(** = LETZTER ERHOBENER STAND 1984)

(Quelle: "Schweizerische Verkehrsstatistik 1987", Bundesamt für Statistik)

In den letzten Jahrzehnten ist der Strassenbau der Motorisierung stets hinterhergelaufen. Das schweizerische Strassennetz ist von 1960 bis 1984 insgesamt von 55'900 km auf 70'900 km oder um 15'000 km (entspricht +27 Prozent) angewachsen. In der gleichen Zeitspanne nahm der Motorfahrzeugbestand um über 500 Prozent zu.

Vom Zuwachs des Strassennetzes seit 1960 entfallen rund 1'250 km auf die Nationalstrassen, rund 1'000 km auf die Kantonsstrassen sowie zirka 12'800 km auf die Gemeindestrassen. Bei den Nationalstrassen handelt es sich um ein neues Strassennetz. Die Länge der Kantonsstrassen stieg zwischen 1960 und 1984 um 6 Prozent, diejenige der Gemeindestrassen hingegen um 33 Prozent. Somit ist der grösste Zuwachs bei den Gemeindestrassen zu verzeichnen.

Anhang 2:

Fahrleistung und Unfallgeschehen nach Strassentypen

(Bezugsjahr 1988)

| | Alle Strassen Total ----- | Autobahnen ----- | übrige Strassen ausserorts ----- | Strassen innerorts ----- |
|-------------------------------|---------------------------------|---------------------|--|--------------------------------|
| ca. Fahrleistung (Mia. km) | 51,9 = 100% | 13,8 26,5% | 19,7 37,9% | 18,5 35,6% |
| Unfälle | 77'168 = 100% | 7'103 9,2% | 17'737 23,0% | 52'328 67,8% |
| Verletzte | 30'083 = 100% | 2'078 6,9% | 9'105 30,3% | 18'900 62,8% |
| Getötete | 945 = 100% | 82 8,7% | 478 50,6% | 385 40,7% |

(Quelle: Berechnungen auf der Grundlage "Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz 1988", Bundesamt für Statistik)

Obwohl auf Autobahnen mehr als ein Viertel (26,5%) des Gesamtverkehrs rollt, sind die Anteile der Unfälle (9,2%), der Verletzten (6,9%) und der Getöteten (8,7%) am Total des Unfallgeschehens auf allen Strassen verhältnismässig gering.

Die höhere Sicherheit der Autobahnen ist auch aus folgender Tabelle ersichtlich. Bezüglich Unfallraten sind sie nahezu doppelt so sicher als die übrigen Ausserortsstrassen und mehr als fünf Mal sicherer als Innerortsstrassen. Die Gefahr, auf Autobahnen verletzt zu werden, ist im Vergleich zu den übrigen Strassen bei gleicher Fahrleistung dreimal tiefer als ausserorts und siebenmal tiefer als innerorts. Auch die drei- bis viermal tieferen Raten für Todesfälle bestätigen die höhere Sicherheit der Autobahnen.

Höhere Sicherheit der Autobahnen

| im Vergleich | zu allen Strassen ----- | zu den übrigen Strassen ausserorts ----- | zu den Strassen innerorts ----- |
|--------------|-------------------------------|--|---------------------------------------|
| | -fach | -fach | -fach |
| Unfälle | 2,9 | 1,7 | 5,5 |
| Verletzte | 3,8 | 3,0 | 6,7 |
| Getötete | 3,0 | 4,0 | 3,5 |

(Quelle: Berechnungen auf der Grundlage "Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz 1988", Bundesamt für Statistik)

Neuanlagen im Hauptstrassennetz seit Mai 1986

- Umfahrung Rougemont (Col des Mosses; VD) 1988
- Tunnel Vue des Alpes (NE) im Bau
- Umfahrung Soyhières (JU) 1986/88
- kantonale Autobahn T6 Bundkofen-Lyss (BE) 1986
- Umfahrung Spiezwiler (BE) im Bau
- Umfahrung Mülenen (Zubringer Lötschberg; BE) im Bau
- Gampel-Goppenstein (VS) im Bau
- Klingnau-Döttingen (AG) im Bau
- Umfahrung Rüti (GL) 1989
- Umfahrung Martina (Engadinerstrasse; GR) 1987
- Umfahrung Promotogno (GR) im Bau
- Umfahrung Trin (GR) im Bau
- Umfahrung Ascona (TI) im Bau
- Umfahrung Locarno (TI) im Bau
- Umfahrung Torre-Dangio (TI) im Bau
- Umfahrung Wattwil (SG) im Bau

Schweizerische Nationalstrassen
Routes nationales suisses
Kleeblatt-Initiativen

