Schauplatz

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **GZ in Kontakt : Gehörlosenzeitung für die deutschsprachige Schweiz**

Band (Jahr): **83 (1989)**

Heft 22

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Zur bevorstehenden Volksabstimmung vom 26. November: Initiative «pro Tempo 100/130»

Nicht bloss ein Tempo-Entscheid

(GZ) Am 26. November haben die Stimmbürger an der Urne über die Initiative «pro Tempo 130/100» zu entscheiden. Um was geht es bei dieser Initiative genau? Mit «pro Tempo 130/100» wird nicht nur darüber abgestimmt, ob auf den Schweizer Strassen künftig etwas schneller gefahren werden darf. Bei einer Annahme der Initiative würden die neuen Höchstgeschwindigkeiten in der Bundesverfassung verankert. Bundesrat und Parlament sind jedoch der Meinung, Tempolimiten müssten rasch an geänderte Verhältnisse angepasst werden können und gehörten deshalb nicht in die Verfassung.
Aufgrund verschiedener Dokumentationen versuchen wir, unseren Lesern den Inhalt dieser Initiative zu erläutern, ohne dabei aber irgendwelche Wahlpropaganda zu betreiben. Über das Ja oder das Nein an der Urne soll einzig der Stimmbürger entscheiden.

Bis Ende 1984 galten auf Überlandstrassen 100 und auf Autobahnen 130 Stundenkilometer als Höchstgrenze. Auf Grund von parlamentarischen Vorstössen zum Thema Waldsterben hat der Bundesrat als Sofortmassnahme am 1.1.1985 versuchsweise (befristet vorerst bis Ende 1987) Tempo 80 auf Hauptstrassen und Tempo 120 auf Autobahnen eingeführt. Diese Frist wurde später um zwei Jahre verlängert, und am 16. August 1989 entschied sich der Bundesrat nach monatelangem Zögern, diese Tempolimiten definitiv bei 80/120 zu belassen. Untersuchungen haben dann gezeigt, dass sich diese Massnahme positiv auf die Verkehrssicherheit ausgewirkt hat. Allein 1985 (Tempo 80/120) waren auf unseren Strassen gegenüber 1984 (Tempo 100/130) vor allem dank Tempo 80/120 fast 200 Todesopfer weniger zu beklagen.

Noch mehr Stau, behaupten die Gegner der Initiative «pro 100/130».

Die Böhi-Initiative

Bevor aber die neuen Tempolimiten (80/120) überhaupt beschlossen waren, wurde bereits die Initiative «pro Tempo 100/130» lanciert. Denn zu jenem Zeitpunkt war der Bundesrat aufgefordert worden, Tempo 80/120 als Sofortmassnahme gegen das Waldsterben einzuführen. Als sich dann anfangs 1984 zeigte, dass die Landesregierung diesen neuen Limiten positiv gegenübersteht, hat der Basler Auto-Journalist Bernhard Böhi praktisch im Alleingang mit der Unterschriftensammlung für die Volksinitiative «pro Tempo 100/130» begonnen. Schon zwei Wochen nach Inkrafttreten der neuen Höchstgeschwindigkeiten (80/120), nämlich am 15. Januar 1985, konnte Böhi das Volksbegehren mit 256 207 gültigen Unterschriften einreichen. Den Wortlaut der Initiative entnehmen sie aus dem Kasten.

Was bringen Tempolimiten?

In der bundesrätlichen Botschaft zur Tempo-Initiative heisst es: «Tempolimiten sind geeignet, die Unfallziffern positiv zu beeinflussen sowie die Abgasemissionen und den Treibstoffverbrauch zu vermindern.» Ein Expertenbericht fasst die Auswirkungen von Tempo 80/120 in Zahlen: Der Stickoxid-Ausstoss habe sich auf Autobahnen um 2,3% verringert, auf Überlandstrassen um gar 5,5%. Überdies seien 36 Mio Liter Benzin gespart worden (1,7% des gesamten Verbrauchs).
Auch die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sind positiv: Laut Statistik gab es in den vier Jahren nach Einführung der neuen Limiten insgesamt 382 Tote und 2418 Schwerverletzte weniger als in den vier Jahren zuvor. Die Zahl der Verletzten pro Unfall ging auf Autobahnen um 11,5% und auf Strassen ausserorts um 10,3% zurück.

Praktisch kaum Unterschiede

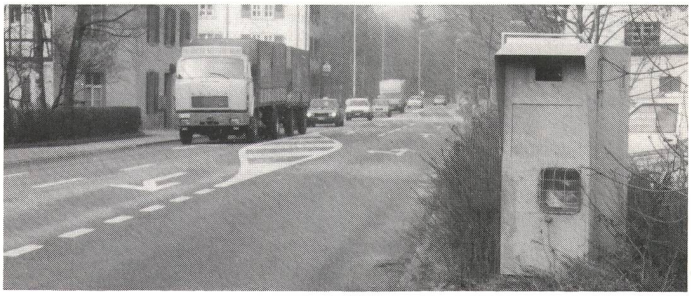
Die Initianten «pro Tempo 130/100» zweifeln an den Aussagen der Experten: Bei Katalysatorautos bringe eine Geschwindigkeitsdifferenz von 20 km/h praktisch kaum Unterschiede im Schadstoffausstoss. Die Unfallraten auf den Schweizer Strassen seien zudem nicht erst seit der Einführung von Tempo 80/120 rückläufig, sondern bereits 1972; folglich müssten andere Gründe als die Temporeduktion dafür verantwortlich gemacht sein. Die Initianten werfen dem Bundesrat vor, er habe sich nicht an sein Versprechen gehalten, zu Tempo 100/130 zurückzukehren, sobald die verschärften Abgasvorschriften wirksam würden. Das Festschreiben der Höchstgeschwindigkeiten in der Verfassung bezeichnen sie deshalb als Schutz vor Verwaltungswillkür: «Nur so kann verhindert werden, dass noch tiefere Tempolimiten angeordnet werden.»

Worum es geht

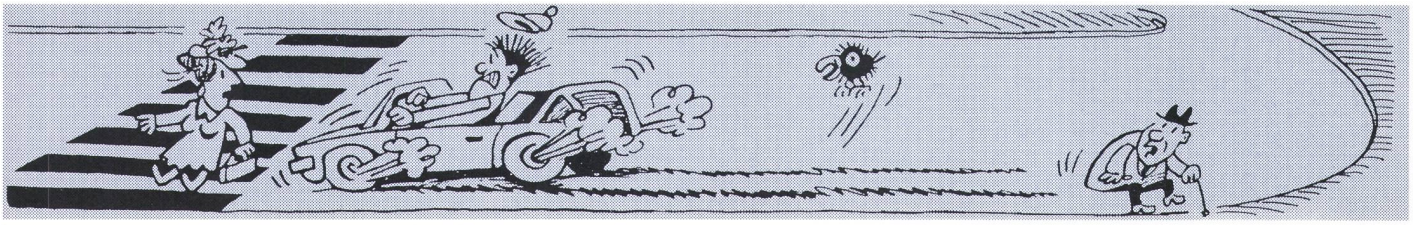
Die Volksinitiative «Pro Tempo 130/100» verlangt folgende Ergänzung der Bundesverfassung:

Art. 37 bis Abs. 3
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.

rg



Auch bei Tempo 80 auf Hauptstrassen, von «Blechpolizisten» bleibt niemand verschont . . .



Heute typisch im Strassenverkehr: Arrogante Automobilisten und gefährdete Fussgänger. Ja sogar auf dem Fussgängerstreifen ist man machtlos.