

Einfache Anfrage Schmid-St.Gallen / Blumer-Gossau / Helbling-Rapperswil-Jona  
vom 27. September 2022

## Tempo 100 auf Autobahnen

Schriftliche Antwort der Regierung vom 10. Januar 2023

Susanne Schmid-St.Gallen, Ruedi Blumer-Gossau und Susann Helbling-Rapperswil-Jona erkundigen sich in ihrer Einfachen Anfrage vom 27. September 2022, wie die Regierung eine Geschwindigkeitsreduktion von 120 km/h auf 100 km/h auf Autobahnen als Energiesparmassnahme beurteilt und welchen Effekt diese Reduktion auf die Gesamtleistung der Autobahnen hätte. Sie möchten wissen, ob die Regierung bereit wäre, sich beim Bundesrat für eine solche temporäre Geschwindigkeitsreduktion bis zum Ende der Energiekrise einzusetzen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Zuständigkeit zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen gemäss Art. 4a der eidgenössischen Verkehrsregelverordnung (SR 741.11; abgekürzt VRV) liegt nach Art. 32 Abs. 2 des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01; abgekürzt SVG) beim Bundesrat.

Auf Bundesebene wurde im Mai 2022 die Motion 22.3493 «Reduzieren wir die Geschwindigkeit auf der Autobahn, um unsere Abhängigkeit von fossilen Energien zu verringern»<sup>1</sup> eingereicht. In der Motion wird der Bundesrat beauftragt, die erforderlichen Rechtsgrundlagen anzupassen und zweckdienliche Massnahmen zu treffen, um die Höchstgeschwindigkeit auf den Autobahnen in der Schweiz auf 100 km/h zu beschränken.

In seiner Stellungnahme vom 17. August 2022 zur Motion hat der Bundesrat anerkannt, dass eine Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn den Treibstoffverbrauch reduzieren würde. Weiter hat er ausgeführt, dass er bereits verschiedene Massnahmen zur Treibstoffreduktion getroffen habe, etwa tiefere CO<sub>2</sub>-Zielwerte für Neufahrzeuge, die Kompensationspflicht für Importeurinnen und Importeure fossiler Treibstoffe oder einen obligatorischen Kurs für Neulenkende zum umweltschonenden und energieeffizienten Fahren. Anfang 2023 trete zudem eine neue gesetzliche Grundlage für die Privilegierung von Fahrgemeinschaften im fliessenden sowie im ruhenden Verkehr in Kraft. Auch die Revision des SVG für das automatisierte und damit effizientere und harmonischere Fahren befinde sich in der Schlussphase der parlamentarischen Debatte. Zudem könnten die Lenkerinnen und Lenker den Treibstoffverbrauch eigenverantwortlich reduzieren, indem sie den Reifendruck optimal einstellen sowie Dachträger und unnötigen Ballast entfernen. Die generelle Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h sei zudem keine Mindestgeschwindigkeit. Fahren mit tieferen Geschwindigkeiten ist erlaubt, solange der gleichmässige Verkehrsfluss nicht behindert wird. Aufgrund dieser Überlegungen beantragte der Bundesrat dem Bundesparlament die Ablehnung der Motion.

<sup>1</sup> Abrufbar unter <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20223493>.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Zur Beurteilung des Beitrags einer generellen Geschwindigkeitsreduktion auf Autobahnen als Energiesparmassnahme wurde die Fachmeinung des Leiters des Instituts für Energie- und Mobilitätsforschung (IEM) der Berner Fachhochschule (BFH) eingeholt. Gemäss dessen Erkenntnissen aus Messungen und Untersuchungen hat die allgemeine Geschwindigkeitsreduktion von 120 km/h auf 100 km/h auf Schweizer Autobahnen keine relevante und wirk-same Auswirkung auf den gesamthaften Energieverbrauch (Gas, Diesel, Benzin und Strom). Tatsächlich liegt bei einer signalisierten Geschwindigkeit von 120 km/h die mittlere gefah-rene Geschwindigkeit in der Schweiz bei etwa 110 km/h. Die realen Einsparungen durch eine generelle Geschwindigkeitsreduktion von 120 km/h auf 100 km/h liegen höchstens in der Grössenordnung von vier bis fünf Prozent. Messungen haben gezeigt, dass das persö-nliche Fahrverhalten einen wesentlich gewichtigeren Einfluss auf den Energieverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen hat als generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen.
2. Niedrigere bzw. harmonisierte Geschwindigkeiten können zu Spitzenzeiten die Auslastung der Autobahn verbessern und damit Stautunden reduzieren. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) greift zur Maximierung der Kapazitätsausnutzung bereits heute auf stark belaste-ten Autobahnabschnitten systematisch in das Temporegime ein. Im Rahmen des sogenann-ten Verkehrsmanagements wird mittels dynamischer Signalisationen die Geschwindigkeit in verschiedenen Abschnitten temporär reduziert. Bei hohem Verkehrsaufkommen wird ent-sprechend 100 km/h oder 80 km/h signalisiert. Solange der Verkehr flüssig läuft, gelten die üblichen Geschwindigkeitsvorschriften.
3. Wie einleitend dargelegt, hat der Bundesrat am 17. August 2022 die Motion 22.3493, die eine Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen auf 100 km/h ver-langt, samt Begründung dem Bundesparlament zur Ablehnung empfohlen. Der Beschluss des Bundesparlamentes zur Motion ist aktuell noch pendent.

Mit Datum vom 23. November 2022 hat der Bundesrat Massnahmen für den Fall einer Strommangellage im Rahmen von Verordnungsentwürfen in die Vernehmlassung gegeben. Im Entwurf der Verordnung über Beschränkungen und Verbote der Verwendung elektrischer Energie ist in Art. 9 vorgesehen, dass die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf Autobah-nen auf 100 km/h limitiert werden kann. Die Kompetenz für die Inkraftsetzung dieser Ver-ordnung obläge dem Bundesrat. Die Regierung hat sich in ihrer Stellungnahme zum obigen Verordnungsentwurf gegen diese Massnahme ausgesprochen, insbesondere weil der Anteil der Elektromobilität noch gering ist und daher auch der Beitrag zur Einsparung von Strom gering wäre. Zudem würde sich dadurch ein unerwünschter negativer Effekt auf die Elektro-mobilität ergeben.

Aufgrund dieser Ausgangslage erachtet es die Regierung als nicht angezeigt, weitergehen-de Massnahmen auf Bundesebene zu fordern.