

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE FUER EIN ZEITGEMAESSES
STRASSENVERKEHRSGESETZ

Presseausschuss, Postfach 5835, 3001 Bern, Tel. 031/44 23 64

An die Deutschschweizer Medien

Bern, 13. August 1990

Sehr geehrte Damen und Herren

Bei der Revision des Strassenverkehrsgesetzes geht es um eine ganze Reihe von Massnahmen, mit denen die Sicherheit, der Umweltschutz und die Mitspracherechte im Bereich des Strassenverkehrs verbessert werden sollen und können. Die beiden SVP-Nationalräte Walter Frey (ZH) und Paul Rutishauser (TG) erläutern die Vorteile der Abstimmungsvorlage in der vorliegenden Ausgabe unseres Pressedienstes. Für Matthias Stadelmann geht es am 23. September unter anderem um "20cm mehr Wirtschaftlichkeit", und Hans Koller vom Schweizerischen Strassenverkehrsverband macht in Frageform auf die wichtigsten Neuerungen des überarbeiteten Strassenverkehrsgesetzes aufmerksam.

Wir erlauben uns, Sie bereits heute auf unsere Pressekonferenz aufmerksam zu machen, die am Vormittag des 7. Septembers in Bern stattfinden wird. Die detaillierte Einladung werden Sie mit unserem nächsten Pressedienst erhalten.

Mit freundlichen Grüssen

Für den Presseausschuss:


Hanspeter Merz

Beilage erwähnt

Ja zur Aenderung des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr (SVG)

Die technische und verkehrsmässige Entwicklung der letzten 28 Jahre hat den Bundesrat veranlasst, am 27. August 1986 einen Gesetzesentwurf zur Teilrevision des geltenden Bundesgesetzes über den Strassenverkehr (SVG) vom 19. Dezember 1958 in die Vernehmlassung zu schicken. National- und Ständerat haben die Aenderung gutgeheissen.

Gegen diese Vorlage wurde, insbesondere aufgrund der allgemeinen Einführung der 2.50 Meter Lastwagenbreite, von grünen und linken Kreisen, namentlich vom Verkehrsclub der Schweiz und der IG-Velo, das Referendum ergriffen.

Nach dem Schweizerischen Strassenverkehrsgesetz aus dem Jahre 1958 gelten 2.30 Meter als zulässige Höchstbreite. In Artikel 9 Absatz 2 des SVG wird diese strittige Frage geregelt. Dieser Artikel legt als Maximalbreite für Nutzfahrzeuge und deren Anhänger die Limite von 2.30 Metern fest, gibt jedoch zugleich dem Bundesrat die Kompetenz, auf dem Verordnungsweg gewisse Strassenstücke für Fahrzeuge mit einer Breite von bis zu 2.50 Metern freizugeben. So sind alle Nationalstrassen und die meisten Hauptstrassen für 2.50 Meter breite Fahrzeuge geöffnet. Aufgrund dieser liberalen Gesetzgebung sind heute bereits 50'000 Kilometer des 70'000 Kilometer umfassenden schweizerischen Strassennetzes für Lastwagen, Cars und Autobusse des öffentlichen Verkehrs mit einer Maximalbreite von 2.50 Metern zugelassen. Ausserdem sind heute 70 Prozent aller Nutzfahrzeuge 2.50 Meter breit. Die Schweiz ist mit ihren 2.30 Meter Breite in Europa ein Sonderfall geworden. Das neue SVG will jetzt die noch bestehende Rechtsunsicherheit und Willkür beseitigen und die überholte Norm von 2.30 Metern an die heutigen Erfordernisse anpassen.

Die vom Referendatskomitee ins Feld geführten Argumente der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes halten einer näheren Prüfung der Situation nicht stand.

Verkehrssicherheit

Seit Jahren sind praktisch sämtliche Busse der öffentlichen Verkehrsbetriebe 2.50 Meter breit. Gerade in den städtischen Gebieten mit ihrem dichten Verkehr müsste die Breite der Busse eigentlich zu gewaltigen Problemen mit den Zweiradfahrern führen. Der von diesem Komitee so sehr gepriesene öffentliche Verkehr wäre also eine grosse Bedrohung für die Zweiradfahrer. Dasselbe könnte man auch von den Fahrzeugen der Kehrtafelabfuhr, der PTT, der Armee und von vielen andern sagen. Es ist nicht erwiesen, dass 2.50 Meter breite Fahrzeuge für die schwächeren Strassenbenützer wie Zweiradfahrer, Fussgänger und so weiter gefährlicher seien als 2.30 Meter breite Fahrzeuge. Tatsache ist, dass für das Verhalten im Verkehr weniger die Breite als der Wendekreis entscheidend ist. Im Fahrzeugpark der Armee, welche die genaueste Unfallstatistik führt, sind die 2.50 Meter breiten Fahrzeuge sogar seltener in Unfälle verwickelt. Auch die Schweizerische Beratungsstelle

für Unfallverhütung (bfu) hat schon mehrfach bestätigt, dass es keinen statistischen Zusammenhang zwischen Fahrzeugbreite und Unfallbeteiligung gibt. Fahrzeuge von 2.50 Metern Breite sind in technischer Hinsicht sicherer als 2.30 Meter breite Fahrzeuge. Sie weisen eine bessere Stabilität auf und bieten auch mehr Möglichkeiten, genügend tragfähige Reifen sowie breitere Bremstrommeln zu verwenden und bei der Doppelbereifung für die Sicherheit erforderlichen Reifenabstände sowie einen genügenden Abstand zwischen Reifen und Fahrgestell einzuhalten. Zudem können bei 2.30 Meter breiten Nutzfahrzeugen die bewährten und für die Verkehrssicherheit äusserst wichtigen ABS-Anlagen nicht, oder nur sehr schwer, eingebaut werden.

Das Sicherheitsargument zieht also in Tat und Wahrheit nicht.

Umweltschutz

Auch im Umweltschutz ist wenig zu wollen. Wahr ist hingegen, dass ein 2.50 Meter breiter Lastwagen Normpaletten in drei Reihen längs oder zwei Reihen quer laden kann und die Ladefläche optimal nutzt, während sein schmalerer Kollege nur je eine Reihe längs und quer, mit verbleibendem Leerraum laden kann. Es braucht also für dieselbe Gütermenge bei 2.30 Meter Breite mehr Fahrten und Fahrzeuge. Der zukunftssträchtige kombinierte Verkehr Schiene/Strasse mit Wechselcontainern und -brücken ist ebenfalls nur mit der Normbreite 2,50 m möglich. Also ist die Breite von 2.30 Metern auch ein ökologischer Unsinn.

Rechtsunsicherheit und Willkür

Die Schweiz ist mit ihren 2.30 Meter Breite ein Sonderfall geworden. Lastwagen sind im übrigen Europa 2.50 Meter breit und nach diesen Massen richtet sich auch die europäische Lastwagenproduktion. Nur nebenbei bemerkt, müssten die Schweizer also teurere Sonderanfertigungen bestellen (Mehrpreis pro Fahrzeug 20000 bis 50000 Franken). Diese 2.50 Meter Breite sind aber auch die Norm für den wohl gepriesenen kombinierten Verkehr Schiene/Strasse, wo die Schweiz mit ihrer heutigen Bestimmung eine Ausnahmestellung einnimmt.

Die PTT darf bis heute gewisse Strecken auf Nebenstrassen mit 2.50 Meter breiten Postautos befahren, während private Unternehmer, je nach Landesgegend und Gutdünken der Polizei, für das gleiche Vergehen gebüsst werden.

Heute besteht in Bezug auf die angestrebte Normbreite von 2.50 Metern in der Schweiz eine Rechtsunsicherheit, die zur Willkür führen kann. Darum will das neue Strassenverkehrsgesetz die Standardbreite von 2.50 Metern zulassen.

Die wahren Absichten der Initianten sind also weder mit Sicherheits- noch mit Umweltschutzargumenten stichhaltig begründbar. Ich glaube nicht, dass die obenerwähnten Fakten den Referendumsunterzeichnern bei Ihrer Unterschrift bewusst waren.

Wenn jemand gegen das neue Strassenverkehrsgesetz ein Referendum hätte ergreifen wollen, dann wären eher die dazu aufgeführten verschärften Strafbestimmungen für Automobilisten, welche heute weiss Gott von der Polizei nicht zimperlich behandelt werden, ein Grund gewesen und es hätte daher vielleicht von der Autopartei her lanciert werden können. Offensichtlich hat man dort, weiß mit der Materie vertrauter, die Vor- und Nachteile des neuen Strassenverkehrsgesetzes weniger emotionell beurteilt als dies in den rot-grünen Referendumskreisen der Fall war.

Ich plädiere für die Ja-Parole zum neuen Strassenverkehrsgesetz.

Der Umwelt einen Bärendienst erwiesen!

Von SVP-Nationalrat Paul Rutishauser, Götighofen (TG)

Mit dem Referendum gegen die Revision des Strassenverkehrsgesetzes wurde ein einziges Problem innerhalb einer ganzen Reihe von positiven Massnahmen hochgespielt, nämlich die Erhöhung der Lastwagenbreite. Der Aufwand für das Referendum und die Abstimmungskampagne steht in keinem vernünftigen Verhältnis zur Sache, um die es geht. Im Gegenteil, mit dem Referendum werden eine ganze Reihe von vorgesehenen Massnahmen, welche sich für die Verkehrssicherheit und die Umwelt durchaus positiv auswirken, in Frage gestellt.

Die Anpassung der Lastwagenbreite an die europäische Norm ist notwendig, weil wir in der Schweiz keine eigene Lastwagenproduktion mehr haben. 70 % der im Verkehr stehenden Lastwagen weisen bereits eine Breite von 2,50 m aus. Ein rationelles Transportieren von normierten Behältern wie Grosskisten für Obst, Paloxen für Kartoffeln und Paletten für Stapelgüter ist nur möglich mit Ladebrücken von 2,50 m Breite. Ein normaler Lastenzug kann bei 2,30 m Breite 26 Paletten laden, hingegen bei 2,50 m Breite 34. Bei der gleichen Fahrt kann beinahe 1/3 mehr transportiert werden. Das heisst weniger Umweltbelastung, weniger Strassenverkehr und dazu noch mehr Sicherheit, weil die Ladung kompakter ist. Ein breiteres Fahrzeug hat besseren Bodenhalt und mehr Kurvenstabilität.

Als weitere wichtige Verbesserungen dieser Revision gelten:

- Das Verbot vom Leistungslohn bei Berufschaffeuern (Akkord-Fahrten sind gefährlich!)
- Führerausweisentzug bei Vereitelung der Blutprobe
- Erhöhte Anforderungen an Begleiter von Lernfahrern
- Bessere Information über Treibstoffverbrauch der Fahrzeuge
- Verstärkung der Gemeindekompetenzen

Der grosse Teil der rund 25 Aenderungen des Strassenverkehrsgesetzes bringen der Verkehrssicherheit und der Umwelt mehr Vorteile als Nachteile. Bei jedem Entscheid

müssen Vorteile und Nachteile gegenübergestellt und abgewogen werden. Insbesondere auch dann, wenn es darum geht, ob sich die Schweiz europäischen Normen anpassen kann oder ob es sich lohnt, einen Alleingang durchzusetzen. Man spricht ja so viel von "Europafähigkeit". Im Gegensatz zum Widerstand gegen die 40-Tonnen-Gewichtslimite lohnt sich bei der Lastwagenbreite ein Alleingang der Schweiz nicht.

Bei der Revision des Strassenverkehrsgesetzes weist die Bilanz von Vor- und Nachteilen ganz eindeutig zu Gunsten dieser Vorlage. Mit einem JA am 23. September sorgen wir dafür, dass alle für Umwelt und Verkehrssicherheit vorgesehenen Änderungen bald in Kraft treten können.

20 Zentimeter mehr Wirtschaftlichkeit

Einmal mehr bewegt sich der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) im Abseits. Sonst immer für grüne Anliegen im Strassenverkehr kämpfend, hat er das Referendum gegen die Revision des Strassenverkehrsgesetzes erhoben. Grund: Die gesetzlich erlaubte Höchstbreite für Lastwagen soll von bisher 2,3 Metern an die gesamteuropäische Norm von 2,5 Metern angepasst werden.

Mit seinem Nein zum Revisionswerk sagt der VCS nicht nur Nein zu einer ganzen Reihe von neu vorgesehenen Massnahmen, welche insbesondere die Verkehrssicherheit auf unseren Strassen erhöhen würden. Der VCS stellt sich damit auch gegen seine bisherige Politik des Umweltschutzes im Strassenverkehr. 20 Zentimeter mehr Breite bringen nämlich eine ganze Menge mehr Wirtschaftlichkeit. Und damit weniger Schwerverkehr.

Güter werden heute von ihren Herstellern meist palettiert zum Versand bereitgestellt. Die standartisierten Paletten haben die Masse von 80 auf 120 Zentimetern. Ein 2,5 Meter breiter Lastwagen mit Anhänger kann 34 solche Paletten laden, der schmälere, 2,3 Meter breite LKW bringt aber bloss deren 26 auf seine Ladefläche. Für den Transport von 100 Paletten müssten also nach dem Willen des VCS vier Lastenzüge eingesetzt werden, während diese Aufgabe nach dem revidierten SVG von drei Lastenzügen bewältigt werden könnte. Der VCS fordert also faktisch die Zunahme des Schwerverkehrs um rund einen Viertel.

Wenn das revidierte Strassenverkehrsgesetz angenommen wird, ändert sich aber am heutigen Bild des Strassenverkehrs nichts. Bereits heute sind über 70 Prozent aller verkehrenden Lastwagen breiter als 2,3 Meter. Fast 100 Prozent der Fahrzeuge sind es sogar im Bereich des öffentlicher Verkehr. Nur brauchen diese Lastwagen und Busse heute Sonderbewilligungen. Das revidierte SVG möchte also lediglich das Gesetz den tatsächlichen Gegebenheiten anpassen.

Angesichts der Zahlen, die für sich sprechen, liegt die Vermutung auf der Hand, dass der VCS einmal mehr nicht gegen eine Sachvorlage, sondern gegen den Strassenverkehr an und für sich vorgehen will. Diese eher trübe "Verkehrspolitik" verdient eine deutliche Absage, das revidierte und zukunftsorientierte SVG hingegen muss am 23. September mit einem deutlichen Ja angenommen werden.

Strassenverkehrsgesetz - Urteilen Sie selbst!

Bei der Abstimmung über das Strassenverkehrsgesetz geht es nicht nur um die Erhöhung der allgemeinen Höchstbreite für Motorfahrzeuge auf 2,5 Meter, wie das Referendumskomitee in seiner Abstimmungspropagande glauben machen will. Diese Vorlage bringt danebst zeitgemässe Neuerungen für die Gemeinden, für die Konsumenten und für die Verkehrsteilnehmer. Diese Neuerungen werden aufs Spiel gesetzt, wenn das Ja oder Nein zum revidierten Strassenverkehrsgesetz allein auf den Entscheid zur Regelung der allgemeinen Höchstbreite beschränkt wird.

Dabei geht es um alles andere als um Bagatellen. Die meisten der geänderten Artikel im revidierten Strassenverkehrsgesetz sind von Bundesrat und Parlament beschlossen worden zur Verbesserung der Sicherheit auf den Strassen, zu mehr Umweltschutz im Strassenverkehr und zu praxisgerechteren Lösungen für den Verkehrsalltag. Damit Sie sich auch über die von den Gegnern der Vorlage verschwiegenen Verbesserungen des Strassenverkehrsgesetzes eine Meinung machen können, unterbreiten wir Ihnen die nachfolgenden Fragen. Urteilen Sie selbst!

Nach heutigem Recht können Gemeinden keine Beschwerde gegen Verkehrsmassnahmen des Bundes oder der Kantone auf ihrem Gebiet anbringen, wenn die Gemeindebevölkerung gesamthaft von diesen Verkehrsanordnungen betroffen ist. *Frage: Sind Sie dafür, dass die Gemeinden bei Verkehrsmassnahmen des Bundes und der Kantone auf ihrem Gebiet ein Beschwerderecht erhalten?*

Mangelnde Fahrpraxis und unausgereifter Sinn für die Gefahren im Strassenverkehr führen bei Neufahrern immer wieder zu verkehrsfährdenden Uebertretungen der Vorschriften. *Frage: Sind Sie dafür, dass der Bundesrat für Neufahrer, die sich verkehrsfährdend verhalten, eine Zusatzausbildung vorschreiben kann?*

Gemäss geltendem Recht ist ein Führerausweisentzug nicht möglich, wenn der Fahrzeuglenker die Blutprobe verweigert oder sich einer ärztlichen Untersuchung vorsätzlich widersetzt beziehungsweise den Zweck dieser Massnahme vereitelt. *Frage: Sind Sie dafür, dass gegen die Vereitelung der Blutprobe schärfer vorgegangen werden muss?*

Die Fähigkeit zur Begleitung von Lernfahrern hängt in erster Linie von der charakterlichen Reife des Begleiters ab. *Frage: Sind Sie dafür, dass Begleiter von Lernfahrern künftig mindestens 23 Jahre alt sein müssen?*

Radarwarngeräte werden verwendet, um sich ungestraft über die aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes erlassenen Tempolimiten hinwegzusetzen. *Frage: Sind Sie dafür, dass der Besitz von Radarwarngeräten rigoros verboten wird?*

Die Entlohnung der Berufschaffeuere aufgrund der zurückgelegten Fahrstrecke, der beförderten Gütermenge oder ähnlicher Leistungen verleitet die Fahrzeuglenker oft zu einer gefährlichen Fahrweise (z.B. Missachtung der Geschwindigkeitsvorschriften), zur Ueberladung der Fahrzeuge oder zur Missachtung der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften. *Frage: Sind Sie dafür, dass der Bundesrat ein "Akkordarbeit-Verbot" für Berufschaffeuere einführen kann?*

Der sparsame Treibstoffverbrauch ist auch hinsichtlich des gestiegenen Umwelt- und Energiebewusstseins zu einem wichtigen Kriterium beim Kauf von Motorfahrzeugen geworden. *Frage: Sind Sie dafür, dass der Bundesrat künftig die Bekanntgabe des Treibstoffverbrauchs von Motorfahrzeugen anordnen kann?*

Die allgemeine Zulassung von Fahrzeugen mit 2,50 Meter Breite ermöglicht eine bessere und rationelle Ausnützung der modernen Transporttechniken (Paletten, Container), wie sie auch für den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse vorausgesetzt sind. *Frage: Sind Sie dafür, dass die allgemeine Höchstbreite der Motorfahrzeuge auf 2,50 Meter festgelegt wird, nachdem die Mehrzahl der Nutzfahrzeuge des öffentlichen und privaten Verkehrs heute schon so breit ist?*

Wenn Sie die Mehrzahl dieser Fragen mit einem Ja beantworten können, dann teilen Sie die Auffassung von Bundesrat und Parlament, dass die Revision des Strassenverkehrsgesetzes sinnvoll ist. In diesem Fall müssen Sie am 23. September ein Ja zum zeitgemässen Strassenverkehrsgesetz in die Urne legen.

Hans Koller
Schweiz. Strassenverkehrsverband FRS

So sehen es die Parlamentarier:
Neues Strassengesetz regelt bestehende Verhältnisse

Zur Abkehr von der veralteten schweizerischen Lastwagenbreite von 2.30 Metern und zum Uebergang auf die Norm von 2.50 Metern gibt es eine ganze Reihe von einleuchtenden, guten Gründen. Dies erkannten die eidgenössischen Räte bei der Beratung des revidierten Strassenverkehrsgesetzes (SVG) ebenso wie der Bundesrat, als er am 26. August 1986 seine Botschaft vorlegte. Hier einige Argumente aus der Debatte in der Bundesversammlung, die den Referendums-Argumenten des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) und grüner Mitstreiter den Wind aus den Segeln nehmen:

* Nationalrat Konrad Basler (SVP, ZH), Kommissionspräsident: "Die Maximalbreite von 2.30 Metern war für den Bundesrat immer eine Uebergangslösung. Die Schweiz droht eine Insel in der Europäischen Gemeinschaft (EG) zu werden. Sie soll daher doch wenigstens die technischen Normen dort angleichen, wo dies zumutbar ist. Die Paletten für den Strassentransport sind nun ein- und für allemal auf 1.20 Meter genormt, was 2.50 Meter breite Lastwagen zu deren rationellem Transport bedingt. Das gilt auch für Container, die in der Bahn verladen werden sollten."

* Nationalrat Walter Zwingli (FDP, SG): "Wir können das bedauern oder missbilligen, aber Tatsache ist, dass sich heute ein grosser Teil des Schwerverkehrs auch bei uns mit 2.50 Meter breiten Lastwagen abspielt. Auch ein grosser Teil der PTT- und Armeefahrzeuge sind 2.50 Meter breit. Eine zusätzliche Gefährdung von Strassenverkehrsteilnehmern durch eine weitere Zunahme der 2.50 Meter breiten Fahrzeuge kann aus der Unfallstatistik nicht belegt werden, weil sich bereits heute ein Grossteil des Verkehrs mit 2.50 Meter breiten, schweren Motorwagen abspielt."

* Nationalrat Otto Hess (SVP, TG): "Wer den jetzigen Zustand genau analysiert, kommt zum Schluss, dass die Erhöhung der Maximalbreite keine wesentliche Aenderung bedeutet. Nach den jetzt geltenden Regelungen ist die Fahrzeugbreite von 2.50 Metern auf sämtlichen Nationalstrassen, auf 80 Prozent der Kantonsstrassen und auf 65 Prozent der Gemeindestrassen zulässig. Man ist versucht zu sagen, dass mit der neu vorgeschlagenen Breite einfach der jetzige Zustand legitimiert wird und dass für den Strassenbenützer keine spürbaren Erschwernisse hinzukommen."

* Nationalrat Albert Rüttimann (CVP, AG): "Es geht um das Problem der Logistik. Die Paletten sind schon seit Jahrzehnten europäisch normiert auf 120 mal 80 Zentimeter. Wenn die Lastwagen 2.40 oder 2.50 Meter breit sind, kann man je zwei Paletten nebeneinander stellen, und die Ladefläche ist ausgefüllt. Wenn wir bei 2.30 Meter bleiben, können wir eine Palette querstellen und die anderen längs, dann haben wir 30 Zentimeter leeren Raum. Erstens ist das verlorene Transportkapazität und kann dazu führen, dass für die Beförderung mehr Lastwagen fahren müssen, und zweitens wird die Ladung unsicher, wenn nicht die ganze Breite genützt werden kann.

* Nationalrat Theodor Schnider (CVP, LU): "Als Vertreter einer Touristik- und Bergregion weise ich darauf hin, dass Fremdenverkehrsorte im internationalen Cartourismus nur zu Reisezielen werden, wenn die Strassenverhältnisse das Befahren mit 2.50 Meter breiten Autocars zulassen. Der volkswirtschaftliche Nutzen ist für diese Regionen erheblich. Es ist wirtschaftlich unsinnig, einerseits schwache Berg- und Tourismusregionen zu fördern und sie andererseits mit gesetzlichen Bestimmungen zu benachteiligen."