

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE FUER EIN ZEITGEMAESSES
STRASSENVERKEHRSGESETZ
Presseausschuss, Postfach 5835, 3001 Bern, Tel. 031/44 23 64

An die Deutschschweizer Medien

Bern, 27. August 1990

Sehr geehrte Damen und Herren

Das neue Strassenverkehrsgesetz ist nicht nur aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes sehr zur Annahme zu empfehlen, die vorgesehene Anpassung der Höchstbreite von Nutzfahrzeugen liegt nicht zuletzt auch im Interesse des Fremdenverkehrs und der Berggebiete. CVP-Nationalrat Theodor Schnider (LU) erklärt in seinem Artikel die Zusammenhänge.

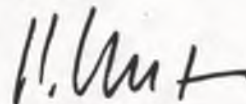
Wie erwartet führen die Gegner der SVG-Vorlage einen betont emotional gefärbten Abstimmungskampf und konzentrieren sich dabei ausschliesslich auf die Fahrzeughöchstbreite. SVP-Nationalrat Maximilian Reimann (AG) befasst sich in seinem Beitrag mit der Argumentationsweise des Referendumkomitees und gibt zu bedenken, dass wegen einer Differenz von 20 cm eine ganzheitliche und zeitgemässe Strassenverkehrsgesetzgebung gefährdet wird.

Zusammen mit einem weiteren Artikel, der sich ebenfalls mit der veralteten 2.30-Meter-Norm befasst, erhalten Sie mit der vorliegenden Ausgabe unseres Pressedienstes die detaillierte Einladung zu unserer Pressekonferenz vom 7. September 1990. Die Abfahrt zum Veranstaltungsort ist für 10.45 Uhr vorgesehen (ab Bundeshaus).

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse an unserer Oeffentlichkeitsarbeit und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

Für den Presseausschuss:



Hanspeter Merz

Beilage erwähnt

AKTIONSKOMITEE FUER EIN ZEITGEMAESSES STRASSENVERKEHRSGESETZ

Sekretariat: Postfach 8166, 3001 Bern, Tel. 031 / 25'77'85

An die Presse

Bern, 20. August 1990 Tz/rm

Einladung

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Hinblick auf die Abstimmung über die Aenderung des Strassenverkehrsgesetzes möchten wir Sie höflich einladen zu einer

Pressekonferenz und Demonstration, am Freitag,
7. September, 11 Uhr, auf dem Areal der Mercedes-
Vertretung, Stauffacherstrasse 145, Bern.

Abfahrt mit Car vor dem Bundeshaus, um 10.45 Uhr.

In einer kurzen Pressekonferenz werden sich die Nationalräte Otto Hess und Gilbert Coutau als Co-Präsidenten unseres Aktionskomitees über die Abstimmungsvorlage äussern und Ihnen zur Beantwortung von Fragen zur Verfügung stehen. Anschliessend wird Sie der Car wieder zum Bundeshaus transportieren.

Bei der Demonstration geht es darum, den Unterschied der Fahrzeugbreite 2,5/2,3 m und die entsprechenden Lademöglichkeiten zu zeigen.

Wir freuen uns, wenn es Ihnen möglich ist, an dieser Veranstaltung teilzunehmen.

Mit freundlichen Grüssen
AKTIONSKOMITEE FUER EIN ZEIT-
GEMAESSES STRASSENVERKEHRSGESETZ


Dr. P. Triponez


P. Platzer

20 ZENTIMETER FÜR DEN TOURISMUS

von CVP-Nationalrat Theodor Schnider, Sörenberg

Allein schon aus Gründen des Komforts, aber auch wegen der fehlenden Alternativen, setzen Carunternehmer in der Schweiz und im Ausland fast nur noch Reisebusse mit einer Breite von 2,50 Metern ein. Nach heutiger Regelung dürfen solche Fahrzeuge ohne Spezialbewilligung keine Ortschaften in touristischen Gebieten anfahren, wenn diese nicht an einer Hauptstrasse liegen. Das ist besonders für jene Ferienorte nachteilig, die auch vom öffentlichen Verkehr mangelhaft erschlossen sind. Solche Ferienziele werden dann meistens gemieden, sie müssen auf die Vorteile des Car-Tourismus verzichten. Dass dies der notwendigen volkswirtschaftlichen Förderung des Berggebietes nicht dienlich ist, ist offensichtlich.

Wegen 20 Zentimetern Mehrbreite hat der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) zusammen mit ihm nahestehenden Kreisen das Referendum gegen das Strassenverkehrsgesetz (SVG) ergriffen. Es kommt deshalb am 23. September dieses Jahres zu einem Prestige-Kampf, dessen Verlierer wieder einmal das Berggebiet und der Tourismus sein könnten. Dann nämlich, wenn die Gesetzesvorlage in der Volksabstimmung abgelehnt wird.

Notwendiger Impuls für die Berggebiete

Mit der Zulassung der europäisch längst gebräuchlichen Höchstbreite von 2.50 Meter breiten Nutzfahrzeugen könnten "abseits der Heerstrassen" gelegene Ausflugsziele in der Schweiz wieder konkurrenzfähig werden. Das fällt umso stärker ins Gewicht, als es sich bei den erwähnten Ortschaften meistens um wirtschaftlich schwache und auch verkehrsmässig nur ungenügend erschlossene Gebiete handelt. Es ist unsinnig, auf der einen Seite wirtschaftlich schwache Berg- und Touristenregionen zu fördern und sie auf der anderen Seite mit gesetzlichen Bestimmungen zu benachteiligen. Es muss auch berücksichtigt werden, dass das neue Strassenverkehrsgesetz

keinen Freipass für alle Bergstrecken und Engpässe darstellt. Strassen, die für den Verkehr mit 2.50 Meter breiten Nutzfahrzeugen nicht geeignet sind, sollen mit Hilfe von Sonderregelungen dafür gesperrt werden können.

Angesichts der vielen Nachteile und Ungerechtigkeiten, welche ein stures Beharren auf der Sondernorm von 2.30 Metern auch für Reise-cars im schweizerischen Tourismus bedeutete, ist dringend zu hoffen, dass das neue Strassenverkehrsgesetz am 23. September angenommen wird. Mit 2.30 Meter breiten Fahrzeugen kommen nicht einmal mehr die PTT-Reisepost und die Armee zurecht - wie sollten denn da Reiseveranstalter aus ganz Europa eine veraltete Norm einhalten können, die sonst nirgendwo mehr gültig ist.

Zum Referendum gegen das Strassenverkehrsgesetz:

Gegen Politik by Tränendrüse

Von Nationalrat Maximilian Reimann (SVP/Aargau)

Ich erinnere mich noch gut an den 9. März 1988, als im Nationalrat die Debatte über die künftige Maximalbreite der Lastwagen ausgefochten wurde. In Verkennung der Tatsache, dass in der Schweiz heute schon auf 80 Prozent der Kantons- und auf 65 Prozent der Gemeindestrassen Nutzfahrzeuge bis 2 Meter 50 zugelassen sind, malten Gegnerinnen und Gegner der Vorlage ein Bild trübster Zukunftsvisionen an die Wand. Die gleichen, hauptsächlich rot-grün gefärbten und stets gegen den privaten Verkehr agierenden Kreise verdrängten ebenso die Tatsache, dass gerade die öffentlichen Nutzfahrzeuge wie Postauto, Kehrrichtabfuhr oder Feuerwehr schon längstens die Breite von 2 Meter 50 voll beanspruchen. Statt dessen wurde mit Voten und Appellen, die primär auf unsere Tränendrüsen abzielten, Stimmung gemacht gegen die Legalisierung eben dieser Maximalbreite. Diese "Politik by Tränendrüse" dürfte auch im bevorstehenden Referendumskampf zum Einsatz kommen.

Mehr Unfallrisiken und Kulturlandverschleiss?

Was wurden uns nun konkret für Schreckensvisionen vor Augen geführt? Es war die angebliche Preisgabe der schwächsten Verkehrsteilnehmer zur völligen Schutzlosigkeit. Die Unfallzahlen velofahrender Kinder und greiser Fussgänger würden massiv in die Höhe klettern. Dazu würden Tausende von Kilometern schmaler Strassen verbreitert werden, wozu erneut viel wertvolles Kulturland geopfert werden müsste. Treffen diese düsteren Vorhersagen bei Annahme des revidierten Strassenverkehrsgesetzes (SVG) aber wirklich zu? Bundesrätin Kopp, die damals die Vorlage im Parlament noch vertreten hatte, hielt diese Befürchtungen in dreifacher Hinsicht für unbegründet. Erstens haben Erfahrungen in unseren Städten wie im Ausland gezeigt, dass bei genügend breiten Strassen eine Differenz von 20 cm Fahrzeugbreite kein höheres Unfallrisiko in sich birgt. Zweitens können Kantone und Gemeinden jene Strassen, die für 2 Meter 50 nicht geeignet sind, für solche Fahrzeugtypen sperren. Und drittens ist eben heute schon ein Grossteil aller Nutzfahrzeuge 2 Meter 50 breit.

Modernes Revisionswerk gefährdet

Von zunehmender Gefährdung unserer schwächsten Verkehrsteilnehmer wie von unsinnigem Kulturiandverschleiss zur Verbreiterung vieler Strassen kann somit allen Ernstes nicht die Rede sein, falls der Souverän am 23. September der SVG-Revision zustimmen wird. Verwirft er aber das Gesetz, dann werden verschiedenste Massnahmen über Jahre aufs Eis gelegt, die der Verkehrssicherheit und den Geboten des Umweltschutzes grösste Dienste erweisen würden. Zu denken wäre etwa an die neuen Anforderungen betreffend Begleitung von Fahrschülern, an die Vereitelung der Blutprobe, des Benzinverbrauchs oder an das Verbot der Leistungsentlohnung von Berufsschauffeuren. Dieses ganze Revisionswerk, das im Interesse unserer Sicherheit und unserer Umwelt möglichst rasch in die Tat umgesetzt werden soll, könnte auf viele Jahre hinaus blockiert werden. Angesichts dieser Ausgangslage muss man wirklich ein Brett vor dem Kopf haben, will man dem SVG wegen den – im übrigen Europa ohnehin überall schon realisierten – 20 cm Differenz die wirklich zeitgemässe Revision verweigern.

Ja zum neuen Strassenverkehrsgesetz:

Eine veraltete Norm hat ausgedient

Gemäss Strassenverkehrsgesetz (SVG) von 1958 "darf die Breite der Fahrzeuge samt Ladung 2.30 m nicht überschreiten". Der Bundesrat kann aber im Einvernehmen mit den Kantonen "bestimmte Strassen für Fahrzeuge bis zu 2.50 m Breite offen erklären". Solche Ausnahmen, die aufgrund ihrer Vielzahl heute schon fast zur Regel geworden sind, gelten zur Zeit für sämtliche Nationalstrassen, 80 Prozent der Kantonsstrassen und 65 Prozent der Gemeindestrassen.

Die geltende Sondernorm wirkt sich im internationalen Verkehr besonders nachteilig aus. Denn im übrigen Europa gilt eine höchstzulässige Fahrzeugbreite von 2.50 m. Weshalb aber besteht überhaupt die schweizerische Sonderregelung, und wieso konnte sie sich so lange halten?

Ein alter Zopf

Es darf heute offen zugegeben werden, dass die 2.30-Meter-Regelung eine protektionistische (marktsichernde) Massnahme zum Schutz der schweizerischen Lastwagenhersteller war. Aber bereits im Entwurf zu einem Bundesgesetz über den Strassenverkehr schrieb der Bundesrat am 24. Juni 1955: "Die Schweiz ist im Strassenverkehr so eng mit dem Ausland verbunden, dass wir die Lastwagen-Höchstbreite, wenn auch mit Bedauern, auf 2.50 m erhöhen müssen. Zwischen Gesellschafts- und Lastwagen kann kein Unterschied gemacht werden. Dies würde vom Ausland als transportpolitische Diskriminierung empfunden und mit Gegenmassnahmen beantwortet. Andererseits dürfen die Schweizer nicht schlechter gestellt werden als die Ausländer." Dass dann im Strassenverkehrsgesetz von 1958 dennoch eine Höchstbreite von 2.30 m als grundsätzliche Norm verankert wurde, geht auf eine Differenz zwischen National- und Ständerat zurück, bei deren Bereinigung sich die kleine Kammer schliesslich durchsetzte.

Umweltschutz als Vorwand

Heute, dreieinhalb Jahrzehnte später, haben die damaligen Argumente des Bundesrates für eine Höchstbreite von 2.50 m nichts an Aktualität verloren. Trotzdem ha-

ben der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und grüne Mitstreiter das Referendum gegen die endlich angebrachte Revision des Strassenverkehrsgesetzes ergriffen und daraus einen angeblichen Testfall für den Umweltschutz gemacht. Zum Schutz der Schweiz vor mehr Verkehrslärm, Rauch, Abgasen und Erschütterungen hält der Bundesrat an der Höchstgewichtsgrenze von 28 Tonnen für den Schwerverkehr fest; die Lastwagenbreite aber um 20 cm kürzer zu halten, als dies sämtliche Nachbarn tun, hat mit Umweltschutz rein gar nichts zu tun.

Zwanzig Prozent weniger Verkehr

"Bessere Ausnützung der Kapazität eines Nutzfahrzeuges bedeutet eine geringere Anzahl von Fahrzeugen für das gleiche Transportvolumen". Mit diesen Worten erinnerte im Nationalrat am 9. März 1988 der Thurgauer SVP-Sprecher Otto Hess an die Vorzüge der neuen Höchstbreite. Hess damals wörtlich: "Nur mit der Breite von 2.50 m ist eine optimale Ausnützung des Fahrzeugs innerhalb des tolerierten Höchstgewichtes möglich. Tatsächlich lässt sich der Unterschied von 20 cm, der für den Strassenverkehr resultiert, einfach berechnen: Mit 2.50 m breiten Fahrzeugen können 34 Paletten transportiert werden, mit 2.30 m breiten Lastwagen ist der Verlad von lediglich 26 Paletten möglich. Was nichts anderes bedeutet, als dass im Palettentransport der Gesamtverkehr um 20 Prozent abnehmen wird, wenn wir auf die Breite von 2.50 m einschwenken."

Mit einem klaren Ja zur SVG-Vorlage von Bundesrat und Parlament machen besonnene Stimmbürgerinnen und Stimmbürger am 23. September dieses Jahres den Weg frei für ein vernünftiges, zeigemässes und dem Umweltschutz verpflichtetes neues Strassenverkehrsgesetz – und erteilen der engstirnigen Prinzipienreiterei eine verdiente Absage.

Heinz Andermatt