

Komitee gegen breitere Lastwagen
Postfach
3360 Herzogenbuchsee

Printmedien/Radio und Fernsehen

Herzogenbuchsee, 25. Juli 90

Revision Strassenverkehrsgesetz – Pressedienst 2

Sehr geehrte Damen und Herren,

In unserm zweiten Pressedienst gehen wir vor allem auf die rechtliche Situation im Zusammenhang mit dem Lastwagenverkehr und – ein delikater Aspekt – auf die Einhaltung der betreffenden Normen ein. Namentlich in den letzten fünf Jahren ist dabei die Kluft zwischen Gesetz und Wirklichkeit immer grösser geworden. Unser Bild illustriert eine Erfahrung, die hunderttausende von Autofahrern täglich machen. (Die Zahl auf dem Sichtfenster des Radargerätes wurde der Deutlichkeit halber auf dem Rasterbild nachgezeichnet). Das Bild wurde Mitte Juli auf der Autobahnbrücke zwischen Wangen/BE und Wiedlisbach aufgenommen. Es stellt bei Anhängerzügen den Regelfall, nicht die Ausnahme dar. **Falls Ihrem Versand kein Originalbild beiliegt, können Sie es bei uns kurzfristig telefonisch anfordern.**



Weitere Auskünfte bei:

Erich Willi, Tel. 01 262 19 66

Hans Kaspar Schiesser, Tel. 063 61 33 43 (oder 063 61 51 51)

Jürg Tschopp, Tel. 063 61 51 51

u. u. Schiesser

**Fast alle Lastwagen fahren ausserorts und auf Autobahnen zu schnell:
unkontrolliert**

LKW-Tempolimiten – was ist das?

Von Hans Kaspar Schlessler, Sekretär Komitee gegen breitere Lastwagen

Wer immer als Autofahrer auf Hauptstrassen oder Autobahnen korrekt Tempolimiten einhält, erfährt Merkwürdiges: Lastwagen überholen ihn oder drängeln sich zumindest rückspiegelfüllend an seine hintere Stossstange. Radarmessungen des Komitees gegen breitere Lastwagen haben nun nachgewiesen, dass der Beachtungsgrad von Tempolimiten durch LKW-Fahrer auf Autobahnen, durch Sattelschlepper- und Lastenzug-Fahrer auch auf Hauptstrassen katastrophal, auf einem Teil der Innerortsstrassen beängstigend ist.

Die Messungen bestätigen damit nur die Erfahrung, die hunderttausende von Autofahrern tagtäglich machen. Gewisse Verkehrsregeln scheinen für die LKWs gar nicht zu existieren. Polizeiliche Kontrollen sind, wenn überhaupt spärlich. Im Vergleich zu den Kontrollen bei Autos, Motorrädern oder Mofas kommen sie de facto überhaupt nicht vor.

Was aber hat das nun mit der Lastwagenbreite zu tun? Die Tempo-Messungen bestätigen eindrücklich, dass im Strassengütertransport Sicherheits- oder Umweltüberlegungen praktisch keine Rolle spielen.

LKWs: so schnell wie die PWs

Dort, wo das Komitee Camions **und** Personenwagen auf ihre (erlaubten) Geschwindigkeiten hin gemessen hat, wurde klar: die Lastwagen, obwohl schwerer zu bremsen, übertreten die Limiten so oft und so krass wie die Personenwagen. Das galt etwa für die Messung in Stäfa, in Nänikon und auf der Autobahn bei Wangen (siehe Uebersicht auf den folgenden Seiten). Vor allem auf dem Autobahnstück lag der Limiten-Beachtungsgrad bei den Personenwagen (100 km/h) deutlich höher als bei den Lastwagen. Nur wenige schwarze PW-Schafe fuhren gemäss Stichprobenmessungen schneller als 105 km/h.

Demgegenüber versucht die ASTAG LKW-Schnellfahrer gern als vereinzelte "schwarze Schafe" hinzustellen. In Anbetracht der Messungen ist jedoch davon auszugehen, dass die Herde schwarz ist, und die wenigen weissen Schafe die Ausnahme. Anders sind die Mehrheiten nicht zu erklären, welche im Falle von Sattelschleppern und Lastenzügen auf Hauptstrassen (100 Prozent) oder Lastwagen auf der Autobahn generell (93 Prozent) die Limiten überschreiten. Selbst wenn bloss jene Mehrheiten gerechnet werden, welche bereits im Bussenbereich sind, also bis höchstens 5 km/h schneller als die Tempolimiten fahren, ergibt das noch immer eindrückliche Zahlen.

Mitverantwortung der Strassenbauer

Dass gewisse Strassen zum Schnellfahren geradezu einladen, zeigen die Tempomessungen ebenfalls*. Innerorts werden die Limiten auch von Lastwagen mitelmässig bis gut eingehalten, wenn die Strassen kurvenreich und unübersichtlich sind. Zusatzmessungen an der Ueberlandstrasse in Dübendorf und der

Dörflistrasse in Zürich ergaben bloss geringfügige Ueberschreitungen, noch kleiner als die Messungen am Mythenquai in Zürich. Dem stehen die Resultate in Nänikon und Stäfa gegenüber, wo überbreite Strassenstücke LKW- und Personenwagen-Fahrer zum Blochen reizen.

Gerade hier liegt allerdings eine weitere grosse Gefahr einer Annahme der Gesetzesrevision. Wegen der jetzt noch fehlenden Kreuzungsmöglichkeit für 2.50 m-Lastwagen samt Aussenspiegeln müssten viele Nebenstrassen verbreitert werden. Mit genau dem Effekt, dass auch sie zu Camion-Rennbahnen würden.

Auch das Tempo liesse sich kontrollieren...

Die gegenwärtige Hilflosigkeit der Polizei bei LKW-Tempokontrollen hat seinen Grund nicht allein darin, dass die Lastwagenverbände eine gefürchtete Pressure Group bei den Polizeikommandos sind. Die faktische Nicht-Existenz der Kontrollen hat auch mit technischen Schwierigkeiten zu tun. Bei stündlich 200 bis 300 LKW's auf der Autobahn, wovon drei Viertel zum Abbüssen rausgewunken werden müssten, ergeben sich sogar dort Platzprobleme. Ganz abgesehen davon, dass sich LKW-Fahrer, anders als PW-Fahrer, mit häufig eingebauten CB-Funkgeräten frühzeitig vor den Radarfallen warnen können.

Dennoch liesse sich das Tempo kontrollieren. Im Transitverkehr etwa kann leicht die Mindestzeit errechnet werden, die ein LKW von Basel nach Chiasso unter Einhaltung der Limiten benötigt. Da der LKW sowieso je an der Grenze anhält, ergäben sich keinerlei bürokratischen Probleme mit einer Kontrolle mittels von Einfahr- und Ausfahrzeit-Zetteln.

Auch die Ausrüstung der LKWs mit Fahrtenschreibern, welche die Geschwindigkeit aufzeichnen und manipuliersicher sind, könnte den Limiten wieder jene Geltung verschaffen, die die Polizei gegenüber dem "normalen" PW-Fahrer durchsetzt. Dass dies gesetzlich geändert werden muss, kann kein Hindernis sein. Da die jetzige Revision des Strassenverkehrsgesetzes wegen der Lastwagenbreite eh abgelehnt werden muss, steht ja dann bei einer Neuauflage der Aufnahme eines solchen Artikels nichts mehr im Wege...

* Die Radarkontrollen beruhen auf Geschwindigkeitsmessungen mit amerikanischen CMI Speedgun-Geräten, wie sie zum Teil auch die Polizei benutzt. Ueber die von jeweils zwei Personen durchgeführten Messungen wurde ein detailliertes Beobachtungs-Protokoll geführt. Die Geräte werden periodisch auf ihre Messgenauigkeit überprüft. Sie können in keinem Fall eine zu hohe Geschwindigkeit messen. Infolge nicht genau in der Fahrtachse liegender Messungen ergeben sich leichte Messfehler nach unten, dh das Radargerät zeigt eine zu tiefe Geschwindigkeit an.

Ausgewählte LKW- Geschwindigkeitsmessungen

Messung Nänikon/ZH, 16. Mai 90, Hauptstrasse innerorts

Tempolimite: 50 km/h für alle Fahrzeuge; Strassencharakteristik: gerade, 8 m breit
Total gemessene schwere Nutzfahrzeuge (ohne Busse und Cars): 24
Durchschnittsgeschwindigkeit: 60 km/h
Höchste gemessene Geschwindigkeit: 76 km/h

Nichteingehaltenes Limit: 22 oder 92 %
Im Bussenbereich (5 km/h Toleranz): 16 oder 67 %

Messung Stäfa/ZH 17. Mai 90, Hauptstrasse innerorts

Tempolimite: 50 km/h für alle Fahrzeuge; Strassencharakteristik: gerade, 8 m breit
Total gemessene schwere Nutzfahrzeuge (ohne Busse und Cars): 45
Durchschnittsgeschwindigkeit: 52 km/h
Höchste gemessene Geschwindigkeit: 63 km/h

Nichteingehaltenes Limit: 31 oder 69 %
Im Bussenbereich (bei 5 km/h Toleranz): 13 oder 29 %

Messung Mythenquai Zürich, 9. Juli 90, Hauptstrasse innerorts

Tempolimite: 60 km/h für alle Fahrzeuge; Strassencharakteristik: sehr dicht befahrene städtische Hauptstrasse
Total gemessene schwere Nutzfahrzeuge (ohne Busse und Cars): 47
Durchschnittsgeschwindigkeit: 58 km/h
Höchste gemessene Geschwindigkeit: 70 km/h

Nichteingehaltenes Limit: 14 oder 30 %
Im Bussenbereich (5 km/h Toleranz): 8 %

Messung St. Niklaus/BE, 31. Mai 90, Hauptstrasse ausserorts

Tempolimite: 60 km/h für Sattelschlepper/Anhängerzüge, 80 km/ für Lastwagen;
Strassencharakteristik: gut ausgebautes, gerades Strassenstück
Total gemessene schwere Nutzfahrzeuge (ohne Busse und Cars) : 32 (davon 14 Anhängerzüge/Sattelschlepper)

Durchschnittsgeschwindigkeit der Sattelschlepper/Anhängerzüge: 75 km/h
Höchste gemessene Geschwindigkeit Sattelschlepper: 88 km/h

Nichteingehaltenes Limit Sattelschlepper/Anhängerzüge: 14 oder 100 %
Im Bussenbereich: (5 km/h Toleranz) 13 oder 93 %

Durchschnittsgeschwindigkeit der Lastwagen: 80 km/h
Höchste gemessene Geschwindigkeit Lastwagen: 98 km/h

Nichteingehaltenes Limit Lastwagen: 7 oder 39 %
Im Bussenbereich (5 km/h Toleranz): 3 oder 17 %

Messung Wangen/SO, 17. Juli 90, Autobahn

Tempolimit: 80 km/ für alle Lastwagen, Sattelschlepper und Anhängerzüge;

Strassencharakteristik: Autobahn im Bereich einer Einfahrt, leicht ansteigend

Total gemessene schwere Nutzfahrzeuge (ohne Busse und Cars): 209

Durchschnittsgeschwindigkeit: 89 km/h

Höchste gemessene Geschwindigkeit: 108 km/h

Nichteingehaltenes Limit: 195 oder 93 %

Im Bussenbereich (5 km/h Toleranz): 152 oder 73 %

Ueber das zulässige Streckennetz für überbreite Nutzfahrzeuge herrscht Verwirrung. Jetzt ergaben Zählungen:

Die Mehrzahl der Ueberlandstrassen ist noch frei von 2.50 m-Camions

pdk. Nur ein Teil des schweizerischen Strassennetzes von über 70'000 km Länge ist für die 2.50 m breiten Fahrzeuge heute bereits zu befahren. Die Verordnung über die Durchgangsstrassen zählt diese Teilstücke Strecke für Strecke auf. Ebenso aufgezählt sind jene Hauptstrassen wie der Klausenpass (GL-UR), Orsières-Champex (VS) oder Bassersdorf-Winterthur (ZH), welche für 2.50 m-Fahrzeuge gesperrt sind.

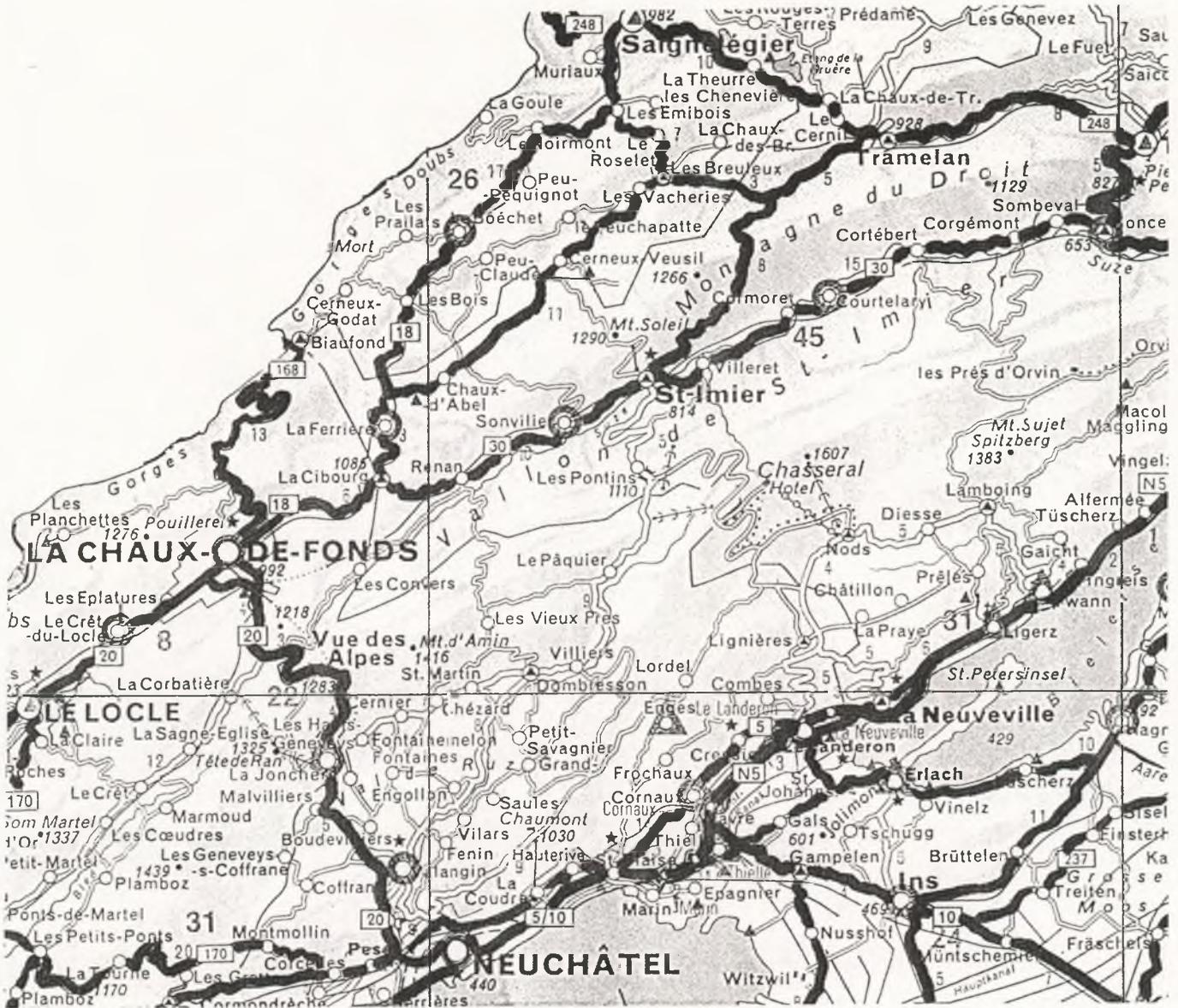
Generell sind auf Strassen mit blauen Wegweisern und blauen Ortsanfangs- und Ortsende-Schildern die breiteren Fahrzeuge zugelassen. Die Nebenstrassen mit weissen Schildern bleiben für diese Fahrzeuge geschlossen, es sei denn, es liegen Sonderbewilligungen vor.

Ein approximatives Ausmessen der Haupt- und der Nebenstrassen in einem typischen Schweizer Kartenausschnitt ergibt folgendes Bild: etwas über 40 Prozent sind Strassen, die für die breiten Nutzfahrzeuge zugänglich sind, knapp 60 Prozent, die "weissen Strassen", sind für diese Verkehrsmittel gesperrt. Beispiel: ein durchschnittlicher Ausschnitt mit Jura- und Mittellandstrassen im Viereck Le Locle-Saignelegier-Kerzers-Neuchâtel. Von den total 702 Kilometern Ueberlandstrassen sind 415 km oder 59 Prozent "weiss", 287 km oder 41 Prozent "blau".

In einigen Gebieten wie in Graubünden, Aargau, Thurgau, Tessin, dem Zürcher Oberland, dem Berner Mittelland oder Solothurn ist der Anteil der weissen, für die 2.50 m breiten Nutzfahrzeuge nicht befahrbaren Strassen deutlich höher als im ausgewerteten Viereck. Umgekehrt liegt der Anteil der für die Breiten gesperrten Strassen in Gebieten wie dem Wallis, dem Kanton Schwyz oder dem Kanton Schaffhausen eher bei rund 50 Prozent.

Die von Bundesstellen ab und zu genannte Zahl von 50'000 km Strassen, welche für die breiten LKW und Cars zugänglich seien, ist deshalb irreführend. Mitgezählt sind dort nämlich jeweilen sämtliche Strassen aller Orte, welche von 2.50 m-Fahrzeugen angefahren werden können, egal, ob dort diese Fahrzeuge physisch überhaupt passieren können oder nicht. Und egal, ob es sich um Wohnquartiere oder Durchgangsstrassen handelt. Für die Frage, welche Ausweich- oder Abkürzungs-Routen nach einer Annahme der Strassenverkehrsgesetz-Revision in Frage kämen, spielen diese Innerorts-Strassen keine Rolle.

Die Uebersicht über das mit den 2.50 m-Camions zu befahrende Netz ist im übrigen nicht leicht zu gewinnen. Das Bundesamt für Polizeiweisen gibt eine einfache, sehr schematische schwarz-weiße Karte an (vor allem ausländische) Chauffeure ab, die aber gute Kenntnisse der Schweizer Geografie bereits voraussetzt. Eine sehr informative Hallwag-Karte für Lastwagenchauffeure im Massstab 1:303'000, welche die Strassen nach genau diesem Befahrbarkeits-Kriterium einteilt, ist umgekehrt seit einigen Jahren vergriffen. Bezeichnenderweise?



Typischer Ausschnitt aus dem Schweizer Strassennetz. Die dunklen Routen entsprechen Hauptstrassen, auf denen 2.50 m breite Fahrzeuge jetzt schon verkehren dürfen. Die weissen Strassen stellen Nebenstrassen dar, die für die heute überbreiten Fahrzeuge gesperrt sind. Das Verhältnis Hauptstrassen zu Nebenstrassen beträgt in diesem Ausschnitt 41 zu 59 Prozent. (Der Ausschnitt stellt eine Vergrößerung der vergriffenen "Strassenkarte für den Schwerverkehr", Hallwag 1984; 1:303'000 dar. Die Hauptstrassen wurden zur Verdeutlichung stärker eingeschwärzt.)

Schweizer Nutzfahrzeugverkehr – das Gesetz hinter der tristen Wirklichkeit

Der Lastwagenverkehr unterliegt in den Normen über den Strassenverkehr einer Reihe von Einschränkungen, die praktisch unbekannt sind. Nicht zuletzt deshalb, weil die LKW-Fahrschüler oft die einzigen sind, welche diese Bestimmungen im Verkehr auch wirklich einhalten. Zu den am häufigsten ignorierten Bestimmungen gehören:

- die Tempobeschränkungen von 60 km/h auf Hauptstrassen ausserorts für Sattel- und Anhängerzüge
- die Vorschrift, dass beim Rückwärtsfahren bei beschränkter Sicht eine Hilfsperson beizuziehen ist, wenn nicht jede Gefahr ausgeschlossen ist
- die Vorschrift über einen LKW-Mindestabstand von 100 m ausserorts.

Eine Auswahl von weiteren, teilweise oder fast gänzlich unbekanntem Bestimmungen für den LKW-Verkehr:

Höchstbreite

- "Die Breite darf mit der Ladung 2,30 m nicht überschreiten" (SVG 9). Das gilt generell für Nebenstrassen, die mit weissen Ortsende- und Ortsbeginn-Schildern sowie mit weissen Wegweisern gekennzeichnet sind.
- "Auf Hauptstrassen und in den von Hauptstrassen berührten Ortschaften dürfen Motorwagen und Anhänger mit einer Breite bis zu 2.50 m verkehren" (VRV 64).
- Der Bundesrat kann im Linienverkehr (Postautos, Busse) höhere Masse zulassen (SVG 9).
- LKW-Anhänger dürfen nicht breiter sein als ihre Zugfahrzeuge. Bei Sattelanhängern jedoch ist auf jeder Seite 10 cm mehr Breite als beim Zugfahrzeug gestattet (VRV 64).
- Bewilligungen für überbreite Fahrzeuge können vom Kanton ausgestellt werden, "soweit die Strassenverhältnisse es zulassen" (SVG 80). Für überbreite Fahrzeuge sind nur Einzelbewilligungen zulässig. Ausnahmen: "Zusammengehörende Transporte auf derselben Strecke, für Ueberführung, Transport und Verwendung von Arbeitsmaschinen innerhalb des Kantonsgebietes sowie für die Beförderung von Eisenbahnwagen" (VRV 78). Kopien der Sonderbewilligungen gehen an das Bundesamt für Polizeiwesen und die (andern) von der Fahrt berührten Kantone.
- Speziell bewilligte Sondertransporte mit Fahrzeugen über 2.50 m Breite dürfen nur auf Strassen, die für 2.50 m geöffnet sind, durchgeführt werden (SVG 79).
- Ueber 2.30 m breite Fahrzeuge **müssen** "hinten gut sichtbar ein Breitezichen" tragen (BAV 10).
- Die für den 2,50 m-LKW-Verkehr geöffneten Strassen sind Strecke für Strecke in der "Verordnung über die Durchgangstrassen" aufgeführt. Sie entsprechen ziemlich genau dem Hauptstrassen- und dem Nationalstrassennetz. In der Verordnung sind ebenfalls die ca. 16 Hauptstrassen aufgeführt, auf denen 2.50 m breite Fahrzeuge **nicht** verkehren dürfen (zB Furkapass, Frutiggen-Adelboden, Klausenpass, Chur-Arosa).

Höchstgeschwindigkeiten

- Höchstens 60 km/h dürfen Anhängerzüge und Sattelmotorfahrzeuge auf Strassen ausserorts fahren (VRV 5).
- Höchstens 80 km/h dürfen Anhänger- und Sattelzüge auf Autobahnen und Autostrassen fahren (VRV 5).
- Generell höchstens 80 km/h sind erlaubt für schwere Motorwagen ohne Anhänger ausserorts und auf Autobahnen und Autostrassen (VRV 5).
- Höchstens 100 km/h sind erlaubt für Gesellschaftswagen ohne Anhänger (Cars) auf Autobahnen und Autostrassen (VRV 5). Für alle LKWs gilt im übrigen die allgemeine Bestimmung, dass sie in der Lage sein müssen, innerhalb der überblickbaren Strecke noch anhalten zu können (VRV 4).

Verhalten im Verkehr

- Lastwagen- und Bus-Chauffeure haben "ausserorts den schnelleren Motorfahrzeugen das Ueberholen angemessen zu erleichtern, indem sie ganz rechts fahren, unter sich einen Abstand von wenigstens 100 m wahren und nötigenfalls auf Ausweichplätzen halten" (VRV 10).
- LKW-Chauffeure müssen sich "vor dem Wegfahren vergewissern, dass keine Kinder oder andere Strassenbenützer gefährdet" sind (VRV 17).
- "Bei Fahrzeugen mit beschränkter Sicht nach hinten ist zum Rückwärtsfahren eine Hilfsperson beizuziehen, wenn nicht jede Gefahr ausgeschlossen ist" (VRV 17).
- "Aufschriften an Motorfahrzeugen dürfen die Aufmerksamkeit anderer Strassenbenützer nicht ablenken. Fremdreklamen mit einer Fläche von mehr als 100 cm² ... sind untersagt." (BAV 26).

Abkürzungen:

SVG = Bundesgesetz über den Strassenverkehr

VRV = Verkehrsregelnverordnung

BAV = Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge

(Zusammenstellung: eb/hks)