

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE FUER EIN ZEITGEMAESSES  
STRASSENVERKEHRSGESETZ

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

An die Medien der deutschen  
und rätoromanischen Schweiz

Bern, 3. September 1990

Sehr geehrte Damen und Herren

Nun sind die Fronten geklärt. Einmal mehr hat sich eine rot-grüne Allianz gegen eine Verkehrsvorlage gebildet. Während die bürgerlichen Parteien das neue, zeitgemässe Strassenverkehrsgesetz im Sinne von mehr Sicherheit begrüßen, lehnen es die Gegner links der Mitte wegen der vorgesehenen Lastwagenbreite von 2,50 Metern beharrlich ab. Sie führen dabei einmal mehr einen rein emotionalen Abstimmungskampf und verschweigen, dass es nur um 20 Zentimeter geht, die schon heute gang und gäbe sind. Zudem bringt die neue Regelung wirtschaftliche Vorteile, auch im Sinne eines verbesserten Umweltverhaltens, und passt unsere Gesetze auf diesem Gebiet den in Europa geltenden Normen an.

Ausnahmen sind nicht die Regel!

Von SVP-Nationalrat Hanspeter Seiler, Ringgenberg

Ein sinnvoller Beitrag zum kombinierten Verkehr

Von CVP-Ständerat Oswald Ziegler, Bauen

Wir brauchen ein zeitgemässes Strassenverkehrsgesetz!

Von SVP-Nationalrat Otto Hess, Co-Präsident des Aktionskomitees,  
Roggwil / TG

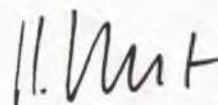
Wehret dem Röstigraben

Von Dr. Raoul Studer

Zur Erinnerung: Einladung zur Pressekonferenz vom 7. 9. 90

Alle Beiträge sind wie immer zu Ihrer freien Verfügung. Gerne hoffen wir, dass wir Sie in Ihrer Informationstätigkeit über eine Verbesserung der gesetzlichen Verkehrsgrundlagen unterstützen können und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen  
Für den Presseausschuss



Hanspeter Merz

Beilagen 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

### Ausnahmen sind nicht die Regel!

Von SVP-Nationalrat Hanspeter Seiler, Ringgenberg

Gemäss den revidierten Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) soll die einen Fahrschüler begleitende Person mindestens 23-jährig sein, die vorsätzliche Vereitelung einer Blutprobe zu einem obligatorischen Ausweisenzug führen, das Akkordlohnprinzip für Berufsschauffeure verboten und den Gemeinden ein Rekursrecht gegenüber Massnahmen, die den Strassenverkehr auf dem Gemeindegebiet betreffen, eingeräumt werden. Alle diese Gesetzesänderungen sind unbestritten. Sie werden aber in den Diskussionen um dieses Gesetz kaum erwähnt. Alleiniger Streitpunkt des neuen Gesetzes ist Artikel 9, in welchem die Maximalbreite für Nutzfahrzeuge um 20 Zentimeter von 2,30 auf neu 2,50 Meter festgelegt wird.

### Tatsachen anerkennen!

Das Gesetz ermöglichte es bisher dem Bundesrat, geeignete Strassenstücke für 2,50 Meter breite Fahrzeuge freizugeben. Tatsache ist, dass heute auf rund 50'000 Kilometern des etwa 70'000 Kilometer umfassenden schweizerischen Strassennetzes solche Fahrzeuge offiziell zugelassen sind. Dazu zählen das gesamte Nationalstrassennetz, vier Fünftel aller Kantons- und gut zwei Drittel aller Gemeindestrassen. Fast alle Auto- und Trolleybusse des öffentlichen Verkehrs und etwa zwei Drittel aller Lastwagen sind bereits 2,50 Meter breit. Auch alle ausländischen Cars, die im schweizerischen Tourismus einen nicht unwesentlichen Stellenwert haben, weisen diese Normbreite auf. Mehr als 80 Prozent aller auf unserem Strassennetz verkehrenden Nutzfahrzeuge sind bereits heute "2,50-er". Was früher die Ausnahme war, ist heute die Regel. Einer Gesetzesbestimmung kann wohl kaum im Ernst die Ausnahme zugrunde gelegt werden.

### Wille zu EG-Vereinbarkeit auf dem Prüfstand

Unser Land ist im Blick auf den europäischen Integrationsprozess im Begriff, vor allem im wirtschaftlichen und rechtlichen Bereich notwendige Angleichungen vorzunehmen. Die Aenderung des Artikels 9 des

SVG ist eine solche Massnahme, da die anderen europäischen Länder ihre Gesetzgebung längst auf die heute realistische Fahrzeugbreite abgestützt haben. Diese Konzession, sofern man diese Aenderung im SVG überhaupt als Konzession bezeichnen kann, ist im Vergleich zu möglichen schwerwiegenden wirtschaftlichen und rechtlichen Umstrukturierungen eine Bagatelle. Europafähigkeit kann man nicht immer nur bereden, man muss sie auch zu praktizieren bereit sein! Insbesondere dann, wenn sie einem effektiven Zustand entspricht und nichts kostet.

#### Wirtschaftlichkeit verbessern

Sämtliche technischen Normen sind bei der Nutzfahrzeugherstellung europaweit auf 2,50 Meter ausgerichtet. Nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch die Be- und Entlademittel und die Container. Gerade beim Umlagern des internationalen Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist es für das Transitland Schweiz wichtig, die Kapazitäten möglichst effizient zu nutzen. Dass Transportmittel nach internationaler Norm dies besser tun, ist eine Selbstverständlichkeit. Seit einigen Jahren muss die Schweiz Nutzfahrzeuge mangels einer inländischen Produktion importieren. Serienmässig werden aber nur noch 2,50 Meter breite Wagen hergestellt. Will oder muss der einheimische Transportunternehmer sich auf 2,30 Meter ausrichten, so muss er eine entsprechend teurere Spezialanfertigung kaufen. Ein erhöhter Investitionsaufwand - die Mehrinvestition beträgt zwischen 20'000 und 50'000 Franken - gekoppelt mit schlechter ausnutzbarer Ladekapazität - Paletten sind durchwegs auf 2,50 Meter konzipiert - tragen wohl wenig zu einer verbesserten Konkurrenzfähigkeit gegenüber den ausländischen Unternehmen bei und führen zu ungünstiger Ausnutzung der privaten und öffentlichen Verkehrsinfrastruktur.

#### Spezialregelungen für Ausnahmen, nicht die Ausnahme als Regel

Die Gegner des neuen Strassenverkehrsgesetzes argumentieren, die 2,50 Meter breiten Fahrzeuge führten dazu, dass alle Strassen, insbesondere in abgelegeneren Regionen, verbreitert werden müssten. Das ist ein Trugschluss. Strassen, deren Ausbaugrad 2,50 Meter breite Wagen nicht zulassen, lassen sich entsprechend signalisieren. In begründeten Fällen können mit Ausnahmewilligungen ohne weiteres vertretbare Lösungen gefunden werden. Spezialregelungen sind ja immer für Ausnahmesituationen gedacht. Und die Breite von 2,30 Meter ist in unserem Land eben zur Ausnahme geworden.

Wer sachbezogen urteilt und auf emotionalen Schnickschnack verzichtet, muss aus Vernunftgründen und mit Blick über die Landesgrenzen hinweg dem neuen, zeitgemässen Strassenverkehrsgesetz zustimmen.

## Ein sinnvoller Beitrag zum kombinierten Verkehr

Von CVP-Ständerat Oswald Ziegler, Bauen

Mit der fadenscheinigen Begründung, eine besondere schweizerische Fahrzeugbreite von 2.30 m für Nutzfahrzeuge aller Art habe auch in Zukunft ihren Sinn, weil das Verkehrsaufkommen damit in Richtung Schiene umgelenkt werden könne, mit diesem Vorwand wurde das Referendum gegen das neue Strassenverkehrsgesetz (SVG) ergriffen. Tatsache ist aber: Die Fortsetzung des schweizerischen Alleingangs in Sachen Höchstbreite würde sich auch auf den kombinierten Verkehr verhängnisvoll auswirken: Wer zum Beispiel den Einsatz von Wechselpritschen ernsthaft befürwortet, um den Güterverbund zwischen Schiene und Strasse optimal zu erleichtern, kommt um das europäische Einheitsmass von 2.50 m nicht herum.

### Schiene und Strasse

Mit der Revision des Strassenverkehrsgesetzes verfolgen Bundesrat und Parlament unter anderem das Ziel, die schweizerische Sonderregelung bei der Fahrzeugbreite der europäischen Norm von 2.50 m anzupassen. Die Befürchtung, dass die Heraufsetzung der zulässigen Fahrzeugbreite um 20 cm die Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse beeinträchtigt, ist allerdings unberechtigt. Und zwar ganz einfach deshalb, weil Nutzfahrzeuge mit einer Breite bis 2.30 m überwiegend im Nahverkehr für Baustellentransporte und die Güter-Feinverteilung eingesetzt werden, für Transporte also, für welche die Bahn ohnehin nicht zur Diskussion steht. Für grössere Distanzen, bei denen sich die Alternative eines Bahntransportes anbieten könnte, werden schon heute in der Regel 2.50 m breite Nutzfahrzeuge eingesetzt, weil die Bestimmungsorte von Bahntransporten häufig auch von Hauptstrassen erschlossen sind. Und auf 80 Prozent dieser Verkehrsadern sind gemäss Ausnahmeregelungen bereits jetzt breitere Fahrzeuge zugelassen. Daran ändert auch die Ablehnung des revidierten Strassenverkehrsgesetzes nichts.

### Weniger Verkehr – mehr Umweltschutz

Es ist von regionalpolitischer Bedeutung, dass auch kleinere Ortschaften und Weiler ohne Bahnanschluss beispielsweise mit Viehtransportern oder Kühlwagen, die durchwegs 2.50 m breit sind, ohne Sonderbewilligung erreicht werden können. Das heisst aber noch lange nicht, dass jede Drittklasstrasse masslos verbreitert werden muss. Ungeeignete Strassen können ohne weiteres auch in Zukunft mit dem Signal "Höchstbreite" versehen und für 2.50 m breite Fahrzeuge gesperrt werden. Es gilt auch zu bedenken, dass 20 cm breitere Lastwagenbrücken pro Camion Raum für 34 statt nur 26 normierte Transportpaletten ergeben. Das bedeutet weniger Fahrten für das gleiche Transportgut – und damit auch einen wirksamen Beitrag zur Verkehrsverminderung, Schadstoffbegrenzung und damit zu mehr Umweltschutz auf unseren Strassen.

Das sind Tatsachen, die bei der Meinungsbildung über das neue Strassenverkehrsgesetz berücksichtigt werden sollten. Sie sprechen eindeutig für die Annahme der Abstimmungsvorlage am 23. September dieses Jahres.

## Wir brauchen ein zeitgemässes Strassenverkehrsgesetz!

Von SVP-Nationalrat Otto Hess, Co-Präsident des Aktionskomitees, Roggwil (TG)

Der Strassenverkehr hat in den vergangenen 40 Jahren eine unerhört rasch fortschreitende Entwicklung durchlaufen. Aus diesem Grund ist es unerlässlich, das Bundesgesetz über den Strassenverkehr laufend den neuen Verhältnissen und Erfordernissen anzupassen.

Die letzte der 10 Revisionen seit Bestehen des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr von 1958 wurde im Oktober 1989 vom Parlament verabschiedet. Gesamthaft umfasst diese Revision 25 Aenderungen des bisherigen Rechts, die zum grössten Teil auf das Konto mehr Sicherheit im Strassenverkehr, aber auch zugunsten grösserem Mitspracherecht der Gemeinden und Entlastung der Umwelt gehen.

Der umstrittene Punkt im revidierten Strassenverkehrsgesetz betrifft die Lastwagenbreite. Bisher betrug die schweizerische Norm 2.30 m. Neu soll die allgemein zulässige Höchstbreite wie im übrigen Europa 2.50 m betragen. Diese Anpassung der höchstzulässigen Lastwagenbreite auf 2.50 m ist der Hauptgrund, weshalb gegen diese Gesetzesvorlage das Referendum ergriffen worden ist.

### Die Vernunft spricht für 2.50 m

Tatsache ist, dass die Schweiz als einziges Land Europas eine Höchstbreite für Lastwagen von lediglich 2.30 m vorschreibt. Diese Vorschrift stammt aus der Zeit, wo noch Lastwagen im eigenen Land hergestellt wurden – mag sein, dass diese Vorschrift unter den damaligen Gegebenheiten eine gewisse Berechtigung gehabt hat. Diese Norm ist heute in verschiedener Hinsicht restlos überholt.

Mit der Norm 2.50 m wird im Gesetz das nachvollzogen, was sich in Wirklichkeit im Nutzfahrzeugverkehr im Laufe der Zeit eingespielt hat. 70 % aller Nutzfahrzeuge sind schon heute 2.50 m breit. Alle Autobahnen, 80 % der Kantonsstrassen und 65 % der Gemeindestrassen sind für Lastwagen, Autobusse und Cars mit einer Breite von 2.50 m zugelassen.

Der Bundesrat hat von seiner Kompetenz, von 2.30 m abweichen zu können, im Blick auf die zunehmende internationale Verflechtung im Verkehr und unter Berücksichtigung der Bedeutung des Fremdenverkehrs zurecht grosszügig Gebrauch gemacht. Es hat wenig Sinn, an einer alten Regelung festzuhalten, dafür stossweise Sonderbewilligungen zu erteilen.

### Mehr Sicherheit – dank 2.50 m

Ausgerechnet jene Kreise, die bei jeder Gelegenheit für mehr Sicherheit im Strassenverkehr plädieren, übersehen, dass breitere Nutzfahrzeuge bei gleicher Höhe sicherer sind als jene der alten Norm. Bei Cars und Autobussen kommt noch der grössere Fahrkomfort hinzu. Technische Möglichkeiten inbezug auf Bereifung und Reifenabstand tragen zusätzlich das ihre dazu bei, die Stabilität und damit die Verkehrssicherheit zu verbessern. Es ist aus keiner Statistik zu beweisen, dass wegen der 20 cm zusätzlicher Breite die Zahl der Kollisionsunfälle zunimmt.

### 2.50 m der Umwelt zuliebe

Der Warenverkehr in palettierter Form hat in Europa breiten Eingang gefunden. Diese Entwicklung wird im Rahmen der Rationalisierungsmassnahmen weiter zunehmen. Gerade in diesem Punkt wirkt sich ein Festhalten an der bisherigen Norm sehr einschneidend aus, da die Ladefläche der Fahrzeuge mit 2.30 m Breite nicht voll ausgenützt werden kann (Leerraum 17 % – 24 %). Für das gleiche Transportvolumen werden Mehrfahrten notwendig, was neben der Verteuerung des Transportes vor allem die Verkehrsdichte und die Umwelt belastet.

Um die notwendige Entlastung der Strasse vom Schwerverkehr zu erreichen, muss alles zur Förderung des kombinierten und des Containerverkehrs getan werden. Voraussetzung hierfür sind einheitliche Normen. Das Euro-Mass der Paletten ist auf eine Fahrzeugbreite von 2.50 m ausgelegt. Die Schweiz darf sich im Bereich Fahrzeugbreite keine Extrawurst leisten, weil gerade wir als Transitland grösstes Interesse haben, dass möglichst viele Güter über die Bahn transportiert werden.

Wie wollen wir aber bei unsern Nachbarländern um Verständnis und Einsicht für unser Verkehrsproblem werben, wenn wir auf der anderen Seite als einziges Land mit Sturheit an einer derartigen Nebensächlichlichkeit festhalten, die den ausländischen Transportunternehmen bei Fahrten in die Schweiz ständig unliebsame Ueberraschungen in den Weg legt?

### Das Sonderzügelein 2.30 m kostet Geld

Das schweizerische Transportgewerbe ist gezwungen, seine Fahrzeuge ausnahmslos aus dem Ausland zu kaufen, da kein inländischer Nutzfahrzeughersteller mehr existiert. Die

allein für die Schweiz notwendigen Sonderanfertigungen sind zwangsläufig mit beträchtlichen Mehrkosten verbunden. Wer nicht ab Stange kauft, bezahlt dadurch Mehrpreis. Dass diese Mehrkosten letztlich auf den Konsumenten überwältzt werden, versteht sich von selbst.

Es besteht keine Gefahr, dass wegen neuem Recht bestehende Strassen verbreitert werden müssen. Kantone und Gemeinden haben weiterhin die Möglichkeit, auf gewissen Strassen eine Beschränkung der Fahrzeugbreite zu verfügen. Gesamthaft betrachtet überwiegen die Vorteile der Aenderung des Strassenverkehrsgesetzes bei weitem. Sie bringt Verbesserungen im Bereich Sicherheit und Umweltschutz. Sie bringt keine breiteren Fahrzeuge in Verkehr, sondern legt eine zeitgemässe Norm fest, die der heutigen Realität entspricht. Darum ein überzeugtes JA zum revidierten Gesetz!

\*\*\*



## Wehret dem Röstigraben

Den Zankapfel der gesamten Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) bildet der Streit um die Breite der Lastwagen. Wegen dieser einen Bestimmung soll, wenn es nach dem Willen der Gegner der Vorlage geht, das ganze Vorhaben bachab geschickt werden.

Zwar ist das Referendum gegen die SVG-Revision rechtskräftig zustande gekommen. Aber beim näheren Hinsehen fällt auf, woher die meisten der 81'452 Unterschriften kommen. Hauptsächlich aus den Kantonen Zürich, Bern und Basel-Stadt. In den französischsprachigen Kantonen war das Echo auf die Unterschriftensammlung kaum vorhanden.

Der Schein trügt also. Es ist nämlich keineswegs so, dass die Opposition gegen die SVG-Revision breit abgestützt ist. Vielmehr zeigt es sich, dass man in der Romandie schon längst kapiert hat, worum es den Initianten der Unterschriftensammlung letztlich geht. Man sagt die Breite der Lastwagen und meint den Strassenverkehr. Ihm soll der Garaus gemacht werden. Und dazu ist jedes Mittel recht.

In der welschen Schweiz hat man dagegen begriffen, dass mit dem neu gefassten Artikel 9 des Strassenverkehrsgesetzes, der Verbreiterung der Fahrzeughöchstbreite, nicht neues Recht geschaffen, sondern lediglich das bestehende Recht der Wirklichkeit angepasst wird. Durch diese Anpassung wird im übrigen auch die Verkehrssicherheit in keiner Weise tangiert.

Bei einer Ablehnung der Vorlage würde nichts gewonnen. Hingegen würde der Röstigraben noch breiter gemacht, und die welsche Bevölkerung, die in ihrer grossen Mehrheit für 2,5 Meter breite Lastwagen ist, müsste sich düpiert vorkommen. Vom staatspolitischen Gesichtspunkt aus wäre ein negativer Ausgang der Abstimmung überaus verhängnisvoll. Liegt das in unserer Absicht? Die verneinende Antwort liegt klar auf der Hand.

Ein klares Ja zum SVG-Revisionspaket ist auch ein Ja zu neuen, zeitgemässen und vernünftigen Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes. Es ist aber auch ein Ja zu unseren welschen Mitbürgern, welche die Zeichen der Zeit erkannt haben und sich nicht vor den verkehrsfeindlichen Karren der Revisionsgegner spannen liessen. Stimmen wir der Revision also deutlich zu!

Raoul Studer