

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE FUER EIN ZEITGEMAESSES
STRASSENVERKEHRSGESETZ

Geschäftsstelle
Postfach 8166
3001 Bern
Tel. 031 / 25 77 85

R E F E R E N T E N F U E H R E R

zugunsten einer Aenderung des Bundesgesetzes über den
Strassenverkehr (SVG)

1. Breite Zustimmung zur Revision

Der Bundesrat hat am 27. August 1986 einen Gesetzesentwurf mitsamt der dazugehörigen Botschaft veröffentlicht. Die eidgenössischen Räte haben in den Jahren 1988 und 1989 darüber beraten. Der Nationalrat hat die Aenderung mit 115 zu 43 Stimmen (unter Namensaufruf) und der Ständerat mit 34 zu 3 Stimmen gutgeheissen.

Gegen diese Vorlage wurde von grüner und linker Seite, vor allem dem VCS, das Referendum ergriffen. Referendumsgrund war die sogenannte Fahrzeugbreite. Damit steht eine gesamte Gesetzesrevision wegen eines einzigen Punktes in Gefahr. Dies bedeutet, dass die Revisionsgegner gegen den Schutz der Umwelt und gegen die Sicherheit im Verkehr sind.

2. Ja zu einem Strassenverkehrsgesetz

Die Gegner der Vorlage bekämpfen die Revision, weil ihnen die Aenderungen des Art. 9 Abs. 2 nicht behagen. Bei dieser Revision geht es nicht nur um die Fahrzeugbreite sondern, u.a. auch um

- eine Verstärkung der Gemeindekompetenzen;
- eine verbesserte Information der Autofahrer bezüglich des Treibstoffverbrauchs;
- Festsetzen der Anforderungen an die Begleiter von Lernfahrern;
- Ausweisentzug bei Vereitelung der Blutprobe;
- Verbot des Leistungslohnes bei Berufschaufeuren.

Gesamthaft gesehen geht es um 25 Aenderungen!

Weil die vorgesehenen Aenderungen Fortschritte für Verkehrssicherheit und Umwelt bringen, muss die Revision angenommen werden:

JA zu einem zeitgemässen SVG!

3. Ja zur Umwelt

Eine Verminderung des Treibstoffverbrauchs ist gleichbedeutend mit dem Schutz der Umwelt. Nur wenn die Käufer genau Bescheid wissen über den Treibstoffverbrauch der einzelnen Fahrzeuge, kann beim Kauf eines Wagens dieser Punkt berücksichtigt werden, der übrigens auch für die Betriebskosten nicht unwesentlich ist.

Auch die Fahrzeugbreite 2,50 m dient dem Umweltschutz, weil die modernen Transporttechniken rationeller genutzt werden können. Für dieselbe Gütermenge werden weniger Fahrzeuge resp. Fahrten benötigt. Der kombinierte Verkehr Schiene/Strasse mit Wechselbehältern/-Containern ist nur mit der Normbreite von 2,50 m möglich. Die Fahrzeugbreite 2,50 m bringt Fortschritte im Umweltschutz!

4. Ja zur Sicherheit im Strassenverkehr

Um die Sicherheit im Strassenverkehr zu verstärken werden einige gewichtige Aenderungen vorgenommen.

- Begleiter von Lernfahrern müssen seit mindestens 3 Jahren im Besitze eines gültigen Führerausweises sein und ausserdem das 23. Altersjahr vollendet haben. Damit verlangt das Gesetz nebst der Fahrpraxis auch eine gewisse charakterliche Reife der Begleitperson als Voraussetzung für eine sorgfältige, verantwortungsvolle Ausbildung der künftigen Autofahrer.
- Die Zahl der Fälle, in denen die Fahrzeuglenker nach einem Unfall die Unfallstelle verlassen, häufen sich. Oft geht man damit einer Blutprobe aus dem Wege. Der schuldhaftige Lenker kann diesbezüglich nicht belangt werden.

Als vorbeugende und erzieherische Massnahme soll nun zwingend der Führerausweis entzogen werden, wenn eine Blutprobe verhindert wurde.

- Das Verbot des Akkordlohnes für Berufschauffeure verhindert die damit verbundenen Gefahren. Dieses Verbot der Entlohnungsart bietet einen sinnvollen zusätzlichen Schutz.
- Inskünftig sollen auch alle Vorbereitungshandlungen für den Einsatz eines Radarwarngerätes, z.B. der Transport dieser Geräte, verboten werden. Nur so lässt sich verhindern, dass Radarwarngeräte zur Vereitelung von Geschwindigkeitskontrollen eingesetzt werden.

Auch die Anpassung der Fahrzeugbreite auf 2,50 m dient der Sicherheit. Diese Fahrzeuge sind technisch sicherer, und in der Unfallstatistik und -forschung findet sich keinerlei Hinweis auf eine erhöhte Unfallrate von Fussgängern und Zweiradfahrern wegen der Fahrzeugbreite.

5. Ja zu einer zeitgemässen Lastwagenbreite - Ja zu 2,50 m

Die Norm von 2,30 m Breite ist eine protektionistische Massnahme zum Schutze der schweizerischen Lastwagenhersteller. Da es aber keine solchen mehr gibt, ist es widersinnig, eine solche Massnahme noch weiterhin zu pflegen.

Die alte Norm 2,30 m Breite widerspricht der modernen Verladetechnik. Die entsprechenden Hilfsmittel sind heute allesamt auf das Euromass von 2,5 m ausgerichtet.

Dies trifft speziell auf die standardisierten Paletten vom Format 80 x 120 cm zu. Bei einer Breite von 2,50 m kann ein Lastenzug 34 Paletten aufnehmen, im andern Falle sind es nur 26. Die Anpassung der Fahrzeugbreite ist

gleichbedeutend mit weniger benötigten Fahrzeugen resp. Fahrten für dieselbe Gütermenge.

Das gleiche gilt bei Sattelschleppern, wo mit Normbreite 2,50 m 30 Paletten statt nur 25 bei 2,30 m transportiert werden können.

Der Nutzfahrzeugpark des öffentlichen Verkehrs widerspiegelt die Sachlage sehr gut. Die Busse sind heute praktisch ausnahmslos 2,50 m breit, ebenso die Fahrzeuge der Feuerwehr, die meisten PTT-Fahrzeuge, die Kehrrichtabfuhrwagen usw. Auch die neuen Armeelastwagen sind alle 2,50 m breit.

Auf die Tatsache, dass 2,50 m breite Fahrzeuge aus der Normproduktion generell sicherer, aber - weil breiter - auch standfester und weniger anfällig gegen Kippen sind, wurde bereits hingewiesen. Auch die Ladungssicherung bietet weniger Probleme, weil die Paletten die Fläche voll ausfüllen und nicht wegen Zwischenräume verrutschen können.

Der kombinierte Verkehr Schiene/Strasse ist nur mit 2,50 m breiten Fahrzeugen möglich. Die Verwendung von Wechselbehältern und Containern ist nur mit den standardisierten Normmassen möglich. Die angestrebte und sinnvolle Förderung des kombinierten Verkehrs ist gleichbedeutend mit der Einführung der 2,50 m-Norm.

Diverse touristische Orte werden heute nicht mehr angefahren, weil diese Ortschaften ohne Spezialbewilligungen mit 2,50 m breiten Reisebussen und Lastwagen nicht erreicht werden können.

Die meisten Cars (ausländische ausnahmslos) sind wegen dem Komfort für die Passagiere und aus Sicherheitsgründen 2,50 m breit. Die automatische Folge davon ist, dass solche Ortschaften, die oft in wirtschaftlich benachteiligten Gebieten liegen, links liegen gelassen werden.

ZUSAMMENFASSUNG: HAUPTARGUMENTE

1. Ein JA zur Revision ist ein JA für ein zeitgemässes SVG und ein JA für Neuerungen zugunsten von Sicherheit und Umweltschutz. Ein Nein schadet Sicherheit und Umwelt!
2. Es geht nicht um breitere Fahrzeuge, sondern darum, das veraltete Gesetz mit einer zeitgemässen Norm der Realität anzupassen. 70 % der Fahrzeuge sind bereits 2,50 m breit; die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs fast zu 100 %. Auf 70 % der Strassen sind 2,50 m breite Fahrzeuge bereits zugelassen.
3. Ein Nein zur Revision verunmöglicht den kombinierten Verkehr. Kombiniertes Verkehr Schiene/Strasse ist nur mit der Europäischen Normbreite 2,50 m möglich.

ANHANG: BEHAUPTUNGEN DER GEGNER - UNSERE ANTWORTEN

Mit emotionellen und teilweise sachlich klar falschen Behauptungen versuchen die Gegner Angst vor vermeintlichen negativen Auswirkungen der SVG-Revision auf Verkehrssicherheit und Umwelt zu verbreiten. Gerade das Gegenteil ist der Fall. Die gegnerischen Argumente lassen sich mit sachlich fundierten Antworten widerlegen:

'In der Schweiz sterben pro Jahr rund 80 Fussgänger, Velo- und Mofafahrer als Folge von Kollisionen mit Lastwagen. Das sind fast 10 % aller Verkehrstoten. Einer der Gründe: beim Zusammenstoss mit einem LKW ist das schwächere Fahrzeug, das Auto und natürlich noch viel mehr das Velo, immer der Verlierer. Mit allen Folgen für die Insassen und Benützer'.

Antwort: Die genannte Zahl von Getöteten ist wesentlich zu hoch, weil darin auch alle Unfälle mit Lieferwagen mitberücksichtigt sind. Bei Kollisionen mit Lastwagen, Cars und Bussen kommen jährlich ca. 30 Personen ums Leben. Es gibt keinerlei statistischen Hinweis, dass hierbei die Fahrzeugbreite eine Rolle spielt. Speziell im öffentlichen Verkehr, mit fast 100 % 2,50 m breiten Bussen, hat sich diese Breite sehr bewährt. Wer behauptet, 2,50 m breite Fahrzeuge verursachen mehr Unfälle, der verbreitet eine unseriöse, nicht belegbare Anschuldigung.

'Die 2,50 m breiten Lastwagen, von denen auch heute schon eine grosse Zahl legal existieren, dürfen ausserorts nur auf ca. 40 % aller Strassen verkehren. Für alle weiss ausgeschilderten Strassen, Ortsausgangsschilder, Wegweiser weiss statt blau brauchen sie eine spezielle Fahrbeurteilung.'

Antwort: Diese Behauptung ist zweifach falsch. Es sind 70 Prozent aller Strassen für 2,50 m offen (50'000 von 70'000 km). Auch sind heute längst nicht alle Strassen mit weissen Wegweisern - also Nebenstrassen - für 2,50 m breite Fahrzeuge gesperrt, sondern als übergeordnete Strassen gemäss dem Verzeichnis für 2,50 Meter geöffnet. Diese völlig unübersichtliche Lage bringt namentlich ausländischen oder ortsunkundigen Lastwagenchauffeuren immer wieder grosse Probleme. Ohne dass sie die Rechtslage kennen, werden sie gebüsst. Die diplomatischen Verwicklungen dadurch sind schwerwiegend und stellen der Schweiz ein negatives Zeugnis aus.

Mit der Neuregelung würde Vieles vereinfacht. Nur noch klar signalisierte Strassen wären mit einer abweichenden Höchstbreite belegt, unzählige Sonderbewilligungen würden überflüssig - damit kann viel administrativer Aufwand vermieden werden und die Rechtslage wäre viel klarer.

'Die Absicht der Lastwagenlobby mit der Revision des Strassenverkehrsgesetzes ist klar: die immer voluminöser gewordenen 2,50 m Lastwagen sollen auch auf schmalsten Strässchen und bis in den letzten Weiler in den Bergen verkehren dürfen. So können die Berufschauffeure, heute oft mit Funk ausgestattet, Staus oder Stockungen auf grossen Strassen ausweichen und über kleine Schleichwegsträsschen ungebremst ans Ziel gelangen. Die Schwierigkeiten, die es mit der weiter zunehmenden Lastwagen- und Autodichte gibt, und immer mehr für den Bahntransport sprechen, sollen so im wörtlichen Sinne umgangen werden. Die grossen Unternehmen können ihre Flotten einheitlich auf 2,50 m Lastwagen umrüsten.'

Antwort: Diese Behauptungen wurden schon seinerzeit in der Abstimmung über die KVP vorgebracht. Sie sind heute keineswegs glaubwürdiger. Nicht alle Nebenstrassen eignen

sich für den Verkehr mit 2,50 m breiten Fahrzeugen. Die Kantone und Gemeinden haben weiterhin die Möglichkeit, auf gewissen Strassenstücken Lastwagen und Reiseautos mit einer grösseren Breite als 2,30 m zu verbieten. Eine solche Signalisation an Ort und Stelle ist einfach zu handhaben und auch für den Fahrzeuglenker weniger kompliziert als die heutige Regelung mit speziellen Fahrbewilligungen auf einzelnen Strassen. Eine Konkurrenzierung der Bahn ist kaum möglich. Für den Fernverkehr werden schon heute 2,50 m breite Fahrzeuge eingesetzt. Die 2,30 m breiten Fahrzeuge werden hauptsächlich im Nahverkehr eingesetzt. In diesem Bereich kann die Bahn so oder so nicht zum Zuge kommen. Im Gegenteil, eine Förderung des kombinierten Verkehrs erfordert zwingend die Fahrzeugbreite 2,50 m.

'Die Folgen: es wird eine steigende Zahl von 2,50 m breiten Lastwagen geben, zu Lasten der Verkehrssicherheit aller: der Autofahrer, der Fussgänger, der Velofahrer. Der Strom der breiten Lastwagen wird sich neu über sämtliche Strassen und Strässchen ergiessen, mit allen Folgen an Lärm, Abgasen und Erschütterungen für die Anwohner. Viele dieser Strässchen werden der neuen breiteren Norm angepasst werden müssen, weil sonst nicht gekreuzt werden kann: zulasten der Landschaft, der Gemeinden- und Kantonskassen, bloss zum Nutzen der Transportunternehmer. Das gesamte Strassennetz wäre neu für die durchwegs 2,50 m breiten EG-Lastwagen offen: die Bahn wird nicht nur stärker durch die einheimischen Unternehmungen, sondern auch durch die Holländer, die Deutschen oder die Italiener konkurrenziert.'

Antwort: Vorne wurde bereits darauf hingewiesen, dass es keinerlei Nachweis für die erhöhte Unfallgefahr der Fahrzeugbreite 2,50 m gibt. Auch wird sich keineswegs ein Strom breiter Lastwagen über sämtliche Strassen

ergiesen. Es sind nämlich nicht alle Strassen für diese Fahrzeugbreite geeignet. Die Kantone werden in diesem Bereich Differenzierungen vornehmen. Im gleichen Sinne ist auch keineswegs vorgesehen, irgendwelche Strassen, die für diese Lastwagenbreite nicht geeignet sind, zu vergrössern. Dies wäre wirtschaftlich unsinnig und weder vom Bundesrat noch vom Parlament vorgesehen.

'Fest steht: Es werden heute schon viel zu viele Gütertransporte auf der Strasse abgewickelt. Vor 5 Jahren waren es noch 7 Milliarden. Der Lastwagenverkehr spielt sich praktisch jenseits aller Kontrollen ab: die Polizei überprüft aus Angst vor der Truckerlobby kaum je Geschwindigkeiten, Gewichte oder Durchfahrtsberechtigungen. Die Berufsschauffeure werden oft danach beurteilt, wie schnell sie ihre Ware von A nach B bringen: das provoziert rücksichtsloses Fahren auf Kosten von Tempolimiten und anderen Verkehrsteilnehmern. Giftgüter werden vielfach ohne minimale Sicherheitsvorkehrungen transportiert. Bei den grossen Dieselmotoren existieren im übrigen bislang keine Katalysatoren: die krebserzeugenden Dieselabgase nehmen noch eine Weile - ungefiltert - zu.

Antwort: Gerade das Akkordlohnverbot führt zu einer Aenderung der Beurteilung der Berufsschauffeure und damit auch zu deren Verhalten. Wer dies will, muss zur SVG-Revision ja sagen.

27. Juni 1990 Pl/by