

**SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE FÜR EIN ZEITGEMASSES  
STRASSENVERKEHRSGESETZ**

Presseausschuss Postfach 5835 3001 Bern Telefon 031 / 44 23 64

An die Medien der deutschen  
und rätoromanischen Schweiz

Bern, 17. September 1990

AS/msl

Sehr geehrte Damen und Herren

Bereits am Donnerstag öffnen die ersten Urnen für den reichbefrachteten Abstimmungstag über unsere künftige Energiepolitik und das revidierte Strassenverkehrsgesetz. Zu dieser zwar nicht weltbewegenden Gesetzesrevision, die aber doch zahlreiche Verbesserungen zur Sicherheit im Verkehr bringt, erhalten Sie nochmals einige Beiträge.

Schlussappell des Komitees

Ein überzeugtes Ja zum Strassenverkehrsgesetz

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

Mehr Sicherheit, mehr Umweltschutz

Von FDP-Ständerat Michel Flückiger, Pruntrut

Einseitig entfachter Grabenkrieg

Von Dr. Paul Ehinger

Für den kombinierten Verkehr, den Tourismus und Europa

Von FDP-Nationalrat Peter Aliesch, Malans

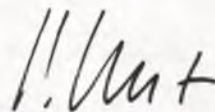
Am Abend des Abstimmungssonntages stehen Ihnen zwei Persönlichkeiten aus dem Kreis des Abstimmungskomitees für das zeitgemässe Kommentieren des Abstimmungsergebnisses ab 16 Uhr zur Verfügung. Es sind dies Nationalrat Otto Hess, Telefon 071 / 48 12 31 und

Dr. Pierre Triponez, Direktor des Schweizerischen Gewerbeverbandes, Telefon 031 / 52 41 01

Benutzen Sie die Gelegenheit zu einem Abstimmungskommentar aus erster Hand!

Mit dem letzten Pressedienst unseres Komitees möchten wir Ihnen, sehr verehrte Kolleginnen und Kollegen, für Ihre Unterstützung in diesem vom Referendatskomitee emotionsgeladen geführten Abstimmungskampf danken.

Mit freundlichen Grüßen  
Für den Presseausschuss



Hanspeter Merz

Beilagen erwähnt

**Revision des Strassenverkehrsgesetzes**

**Auskünfte zum Abstimmungsresultat erteilt am**

**Sonntag, 23. September 1990**

**zwischen 16.00 Uhr und 19.00 Uhr**

**Herr Nationalrat Otto Hess (SVP/TG)**

**über Tel. 071/48 12 31**

**Benützen Sie die Gelegenheit zu einem Abstimmungskommentar aus  
erster Hand!**

## AKTIONSKOMITEE FÜR EIN ZEITGEMÄSSES STRASSENVERKEHRSGESETZ

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

### ABSTIMMUNGSAUFRUF

Das unter dem Co-Präsidium der Nationalräte Otto Hess (SVP, Häuslen), Albert Rüttimann (CVP, Jön), Dr. Peter Aliesch (FDP, Malans) und Gilbert Coutau (Lib., Genf) stehende "Aktionskomitee für ein zeitgemässes Strassenverkehrsgesetz" teilt mit:

Die am 23. September zur Abstimmung gelangende Revision des Strassenverkehrsgesetzes darf zur Annahme empfohlen werden. Mit der Revision wurde sowohl einer vermehrten Sicherheit im Strassenverkehr wie auch dem Umweltschutzgedanken Rechnung getragen. Im weiteren wird auch die Position der Gemeinden gestärkt, indem ihnen die Rekursfähigkeit eingeräumt werden soll gegenüber Massnahmen, welche den Strassenverkehr auf dem Gemeindegebiet betreffen.

Was die definitive Lastwagenbreite von 2,50 Meter anbelangt, welche heute bereits für 50'000 Kilometer des 70'000 Kilometer umfassenden schweizerischen Strassennetzes gilt, so ist deren Verankerung im Gesetz zeitgemäss und nötig. Entgegen der Behauptung der Referendumsträger wird mit dieser Bestimmung die Sicherheit im Strassenverkehr in keiner Weise gefährdet. Andererseits ist die moderne Verladetechnik seit langem auch international auf 2,50 m Breite ausgerichtet. Ein 2,50 m breites Fahrzeug kann 34 Paletten, ein 2,30 m breites Fahrzeug nur 26 aufnehmen. 2,50 m Lastwagenbreite ist gleichbedeutend mit weniger Fahrzeugen bzw. weniger Fahrten.

Die Revision des Strassenverkehrsgesetzes bringt somit eine ganze Reihe wesentlicher Verbesserungen, und das Aktionskomitee ersucht die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, zu dieser Vorlage am kommenden Wochenende ein Ja in die Urne zu legen.

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE FÜR EIN  
ZEITGEMÄSSES STRASSENVERKEHRSGESETZ

## Ein überzeugtes Ja zum Strassenverkehrsgesetz

Es geht beim Strassenverkehrsgesetz nicht nur um die Lastwagenbreite

Von SVP-Nationalrat Otto Hess, Roggwil TG

Das Mitspracherecht der Gemeinden zu Verkehrsfragen auf dem eigenen Gemeindegebiet wird durch die Einführung der Rekursmöglichkeit merklich verbessert. Mit der vorgesehenen Aenderung kann die Gemeinde das Gesamtinteresse ihrer Bevölkerung besser wahrnehmen. Es ist keine Seltenheit, dass Gemeindeinteressen in absolutem Widerspruch zu kantonalen Entscheiden stehen.

Was im Raumplanungsgesetz, Umweltschutzgesetz, im Gesetz zum Schutze der Fuss- und Wanderwege Gültigkeit hat, soll auch im Bereich Verkehrswesen nachgeholt werden.

Die Sicherheit ist ein Faktor im heutigen Verkehr, dem grösste Aufmerksamkeit zu schenken ist, denn es liegt im Interesse aller Verkehrsteilnehmer, gerade auch der schwächeren, dass sie auf den höchst möglichen Stand gebracht wird.

Das Thema Sicherheit nimmt denn auch breiten Raum ein in der neuesten Revision des Strassenverkehrsgesetzes. Ich erwähne drei Beispiele hiefür:

1. Die Verschärfung der Anforderung an die Begleitperson eines Fahrschülers, die nicht nur wie bisher drei Jahre im Besitz eines gültigen Ausweises sein, sondern darüber hinaus das 23. Altersjahr vollendet haben muss.

2. Der obligatorische Ausweisentzug bei der Vereitelung der Blutprobe. In der heutigen Rechtslage ist es nicht möglich einem Lenker den Fahrausweis zu entziehen, der sich weigert sich einer Blutprobe oder einer ergänzenden medizinischen Untersuchung zu unterziehen. Wenn auch der Ausweisentzug nicht direkt mit der Verkehrssicherheit im Zusammenhang steht, so ist er als eine Massnahme vorbeugender und ethischer Natur zu werten, der letztlich sehr entscheidend zur Hebung der Verkehrssicherheit beiträgt.

3. Letztlich ist die in Paragraph 56 übertragene Kompetenz an den Bundesrat, den sog. Leistungslohn für Berufschaffeuere zu verbieten ein sehr wirksames Mittel, um die Verkehrssicherheit zu verbessern. Ich brauche in diesem Kreis wohl kaum auf die Gefahren und unliebsamen Nebenerscheinungen hinzuweisen, die ein Akkordlohnsystem oder eine ähnliche leistungsgebundene Entlohnung mit sich bringt. Missachtung der Geschwindigkeitslimiten, Uebertretung der höchstzulässigen Ladegewichte und die Nichteinhaltung der Ruhezeiten sind einige Stichworte hiezu.

Im technischen Bereich sieht das revidierte STVG ebenfalls Aenderungen vor, die einer dringlichen Notwendigkeit

entsprechen. Die Erhöhung der Gewichtslimite für Dreiachs-Fahrzeuge, von denen nur eine Achse angetrieben wird, soll von 19 auf 22 Tonnen erhöht werden. Es sind vorallem ausländische Unternehmen, die über solche Cars verfügen. Sie erleben bei Fahrten in die Schweiz mit voller Besetzung ständig Unannehmlichkeiten, weil sie die vorgeschriebene Höchstlast überschreiten. Dabei müssten wir grösstes Interesse haben, dass möglichst viele dieser Fahrzeugtypen verwendet werden, weil sie gegenüber Zweiachsern strassenschonender sind, also weniger Strassenschäden verursachen. Die Empfehlung der Interkantonalen Kommission für Strassenverkehr, auf Gewichtskontrollen zu verzichten, sofern nicht mehr Fahrgäste mitfahren, als Plätze vorhanden sind, kann ja wahrhaftig kein Dauerzustand sein.

Im Bereich Versicherungen sieht das vorliegende Gesetz in der Haftpflichtfrage ebenfalls eine Verbesserung vor. Die bisherige Regelung hat in Fällen, wo der Anhänger nicht fest mit dem Zugwagen verbunden ist, beim Abschleppen, häufig zu Schwierigkeiten in Versicherungsfragen geführt. Die jetzige Regelung sagt klar, dass beide Halter solidarisch für allfälligen Schaden haften.

Im Bereich Umweltentlastung trägt diese Gesetzesänderung den bisherigen Bestrebungen sehr stark Rechnung. Sie räumt dem Bundesrat die Kompetenz ein, im Rahmen der Motorfahrzeug-Typenprüfung den Treibstoffverbrauch der Fahrzeuge feststellen zu lassen, die ermittelten Verbrauchszahlen zusammen mit den Abgas- und Lärmwerten zu veröffentlichen, die Kennzeichnung der Fahrzeuge mit den verschiedenen Daten vorzuschreiben.

Das *piece de resistance* in diesem Gesetz bildet die Heraufsetzung der Höchstbreite für Lastwagen von 2.30 m auf 2.50 m. Die grössere Höchstbreite von 2.50 m ist keine Erfindung der schweiz. Gesetzgebung. Im Gegenteil, mit dieser zeitgemässen Anpassung an die europäische Norm, will man den Sonderstatus Schweiz ausschalten und bei uns die gleichen Bestimmungen einführen, wie im übrigen Europa.

Ich bin erstaunt, dass die Gegner der neuesten Revision des STVG das Referendum ergriffen haben, nur wegen dieser 20 cm Mehrbreite für Lastwagen.

Mit der Norm 2.50 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 breit. Alle Autobahnen, 80% der Kantonsstrassen und 65% der Gemeindestrassen sind für Lastwagen, Autobusse und Cars mit dieser Breite zugelassen. Im Blick auf die zunehmende Verflechtung im Verkehr und unter Berücksichtigung des Fremdenverkehrs, der für unser Land eine sehr grosse Bedeutung hat, hat der Bundesrat schon heute von seiner Kompetenz von 2.30m abweichen zu können zurecht grosszügig Gebrauch gemacht.

Eine Analyse des heutigen Nutzfahrzeugparkes zeigt den Sachverhalt deutlich auf. Die Busse im öffentlichen Verkehr weisen praktisch alle eine Breite von 2.50 auf, weil sie mehr Komfort bieten. Die Fahrzeuge der PTT, der Feuerwehr, die neuen Armeelastwagen sind zum grössten Teil 2.50 m breit. Es hat wenig Sinn sich an die alte Norm festzuklammern und dafür stossweise Sonderbewilligungen zu erteilen.

Wer die heutige Situation sachlich und nüchtern beurteilt kommt zum Schluss, dass aus Vernunftsgründen auf die europäische Norm eingeschwenkt werden muss.

Es ist aus keiner Statistik zu beweisen, dass wegen den 20 cm zusätzlicher Breite die Zahl der Kollisionsunfälle zunimmt. Entscheidend für die Sicherheit des Nutzfahrzeuges *entweder* ist derjenige, der hinter dem Steuerrad sitzt.

Wohl den grössten Vorteil bringt die angestrebte Höchstbreite im Warenverkehr, der in ganz Europa in palettierter Form abgewickelt wird. Gerade in diesem Punkt erweist sich ein Festhalten an der alten Norm als sehr negativ, weil die Ladefläche eines 2.30 m breiten Fahrzeuges mit den europäisch genormten Paletten sich sehr schlecht ausnützen lässt. Man kann sie drehen wie man will, in jedem Fall entsteht ungenützter Leerraum. Dieser ungenützte Leerraum hat zwei schwerwiegende Nachteile. Zum einen bedingt er bei gleichem Transportvolumen zusätzliche Fahrten, was die Verkehrsdichte und die Umwelt belastet.

Zum andern weist eine palettierte Ladung mit einem erheblich ungenutzten Leerraum das Risiko in sich, dass sie rutscht,

vor allem in kritischen Verkehrssituationen, wo ein plötzliches Reagieren notwendig wird. Dass die Sicherheit in solch heiklen Situationen durch eine instabile Ladung stark beeinträchtigt wird liegt auf der Hand.

Wer für mehr Sicherheit im Strassenverkehr, für möglichst grosse Entlastung der Umwelt plädiert, der muss zum Schluss kommen, dass die Norm 2.50 sich geradezu aufdrängt.

Wer sich für die Entlastung der Strasse durch vermehrten Transport auf der Schiene einsetzt, wer den kombinierten - und den Containerverkehr befürwortet, der muss sich für die Norm 2.50 bekennen.

Denn in einem Dschungel von Normen kann sich kein befriedigender, nationaler und internationaler Warenverkehr im Zusammenspiel von Schiene und Strasse entwickeln. Wenn wir unsern Beitrag leisten wollen zu einem Transportkonzept der Zukunft, so müssen wir auch bereit sein auf unsere veraltete Sondernorm zu verzichten.

Zur Zeit werden von der Schweiz aus grösste Anstrengungen unternommen, um im Ausland für Verständnis zu werben, dass wir keinen 40 Tonnen Korridor akzeptieren können und dürfen. Wie wollen wir unsere Nachbarn für unsere Haltung überzeugen, wenn wir auf der andern Seite mit Sturheit an einer, in der Gesamtschau betrachtet, absoluten Nebensächlichkeit festhalten, an einer Norm die längst keine

mehr ist, durch die ausländische Transportunternehmer im Bereich Tourismus bei Fahrten in die Schweiz ständig unliebsame Ueberraschungen in den Weg gelegt werden?

Das Hauptargument gegen diese breitere Norm, dass in der Folge vermehrt Strassen verbreitert und Kulturland dem Verkehr geopfert werden müsste, stimmt nicht. Kantone und Gemeinden haben weiterhin die Möglichkeit und das Recht auf gewissen Strassen eine Beschränkung der Fahrzeugbreite zu verfügen.

Ich meine, dass bei der Beurteilung eines Gesetzes eine Gesamtwürdigung angestellt werden müsste und nicht wegen einem einzigen Problem, das gar keines ist, eine gute Vorlage, die Fortschritte im Bereich Sicherheit und Umweltbelastung bringt, zu Fall gebracht werden soll.

Aus diesen Gründen unterstütze ich dieses Strassenverkehrsgesetz.

## Mehr Sicherheit, mehr Umweltschutz. Anpassung an technische Veränderungen

Ja zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (Referendum)

Von FDP-Ständerat Michel Flückiger, Porrentruy (IU)

Dem geflügelten Wort, das sagt, die glücklichen Leute hätten keine Geschichte, wäre man heute versucht, ein anderes hinzuzufügen, das sagt, die glücklichen Völker machen Geschichten ... für alles und fast nichts.

Ist es denn etwa vernünftig, das Schweizer Volk zu veranlassen, über die Zweckmässigkeit abzustimmen, ob man bei Lastwagen bei einer auf 2,30 m begrenzten Breite bleiben oder zu 2,50 m wechseln soll? Erscheinen die Aktionskomitees für oder gegen die 2,50 m nicht lächerlich, vergleichbar mit jenen in jüngster Vergangenheit für oder gegen Tempo 100/130, während Europa und die Welt Veränderungen und gigantische Umwälzungen erleben?

### Bis zum Schluss unbestritten

Im Oktober 1989 haben die eidgenössischen Kammern eine Revision des Strassenverkehrsgesetzes verabschiedet. Die Verhältnisse waren deutlich, der Nationalrat hat die Revision mit 115 gegen 43 Stimmen gutgeheissen und der Ständerat mit 34 gegen 3.

Die Veränderungen sind teils technischer Natur, teils klar dazu angetan, den Umweltschutz zu erweitern. In ihrer Gesamtheit soll durch sie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer verbessert werden. Man hätte meinen können, dass darüber Einigkeit herrscht und der Schlusspunkt zu diesem Geschäft durch die Räte gesetzt werde.

Dann aber wusste man schnell, wo sich die Achillesferse des revidierten Gesetzes befand. Die berühmten 20 cm! Die Vereinheitlichung der erlaubten Breite der Lastwagen auf 2,50 m bildet das Motiv für das Referendum, will ein Gesetz zu Fall bringen, das bis zum Schluss unbestritten war.

### Die wichtigsten Neuerungen

Wie sind die wichtigsten Neuerungen zu beurteilen?

Artikel 3 des Strassenverkehrsgesetzes hält fest, dass die Gemeinden in kantonalen Verfahren und solchen vor dem Bundesrat zur Beschwerde berechtigt sind, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden. Dadurch kann beispielsweise im Bereich Bodennutzung oder Umweltschutz viel mehr getan werden. Das Interesse der Allgemeinheit, der Gemeindebevölkerung oder einer Bevölkerungsgruppe kann so durch lokale Politiker besser verteidigt werden.

In einem anderen Kapitel gibt das revidierte Gesetz dem Bundesrat die Möglichkeit, neu auch den Treibstoffverbrauch der Motorfahrzeuge festzustellen und diese Ergebnisse zu veröffentlichen, damit der Automobilist den Energieverbrauch genau einschätzen kann. Der grosse Vorteil der neuen Normen ist es, dass sie dem Bundesrat eine gesetzliche Grundlage geben, für den Fall, dass es nötig werden könnte zu handeln.

Artikel 15 des Strassenverkehrsgesetzes hält fest, dass Lernfahrten nur mit einem Begleiter unternommen werden dürfen, der mindestens 23 Jahre alt ist.



Ein anderer Aspekt der Revision des Strassenverkehrsgesetzes betrifft den Entzug des Führerausweises, wenn sich der Autofahrer vorsätzlich einer Blutprobe widersetzt oder entzogen hat. Es trifft zu, dass das Fehlen einer klaren gesetzlichen Vorschrift im Falle der Führerflucht die Versuchung enthält, den Unfallort vor dem Eintreffen der Polizei zu verlassen.

Was die Lenker betrifft, die beschuldigt werden, Artikel 91, Absatz 1, des Strassenverkehrsgesetzes - das den Alkohol am Steuer bekämpft - verletzt zu haben, so hatte man bis jetzt im Falle einer Untersuchung - Entzug des Führerausweises - unterschiedliche Behandlungen für die Lenker, die in ein Verfahren wegen Fahrerflucht nach einem Unfall verwickelt waren.

Der revidierte Text korrigiert diese Lücke und geht noch weiter, indem er die Möglichkeit des Entzugs des Fahrausweises aus Gründen auch der Untauglichkeit festhält. Alle diese vorsorglichen Massnahmen haben die Verbesserung der Verkehrssicherheit zum Ziel.

Andere Neuerungen dienen dem gleichen Ziel, wie beispielsweise jene in Artikel 56 des Strassenverkehrsgesetzes, das dem Bundesrat die Kompetenz gibt, zu verbieten, dass der Lohn berufsmässiger Motorfahrzeugführer nach der zurückgelegten Fahrstrecke, der beförderten Gütermenge oder ähnlichen Leistungen berechnet wird.

Was den neuen Artikel 57 b betrifft, so soll er verhindern, dass Autofahrer Radarwarngeräte benutzen. Hier geht es darum, eine notwendige Vorrichtung wirksamer zu machen.

#### Artikel 9

Was Artikel 9 betrifft, an dem sich die Geister scheiden, so begnügt er sich nicht damit, die Breite der Lastwagen zu regeln. Er bestimmt die Länge von Lastzügen und erhöht damit gleichzeitig auch das Höchstgewicht für Motorwagen mit drei Achsen, wenn nur eine angetrieben ist. Es handelt sich hier einfach, und das ist richtig so, um eine Angleichung des Gesetzes an den technischen Fortschritt.

Wenn Artikel 9 des Strassenverkehrsgesetzes angepasst wurde, so ist es deshalb, weil bereits heute nach Artikel 64, Absatz 1, der Verkehrsregelnverordnung (VRV) 50 000 von 70 000 Kilometern des schweizerischen Strassenverkehrsnetzes für Lastwagen, Busse und öffentliche Verkehrsmittel geöffnet sind. Siebzig Prozent der Lastwagen, die in der Schweiz zugelassen sind, weisen eine Breite von 2,50 m auf. Achtzig Prozent der Kantonsstrassen, 65 Prozent der Gemeindestrassen und die Autobahnen sind für Fahrzeuge von 2,50 m Gesamtbreite geöffnet.

Wollen wir bei einem so geringfügigen Problem unseren Sonderfall gegenüber Europa bestätigen, wo man mit einer Breite von 2,50 m fährt? Hinzu kommt, dass wir mit den bekannten Schwierigkeiten bereits dafür kämpfen müssen, dass wir bei den Transitfahrten durch die Schweiz unsere 28-Tonnen-Grenze durchsetzen können.

#### Fazit

Das eidgenössische Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 brachte eine Annäherung an die Bedingungen des Verkehrs, an die Motorfahrzeugtechnik, an die Verhältnisse des damaligen Verkehrsnetzes. Die späteren Revisionen sind diesem Beispiel gefolgt. Die aktuelle Revision geschieht ebenfalls mit Sinn für die Realitäten und Zusammenhänge. Auch wenn die Inkraftsetzung durch ein aufschiebendes Manöver verzögert wird, so ändert das nichts am unausweichlichen Bedürfnis, das Strassenverkehrsgesetz zu modernisieren.

**Aus diesen Gründen empfehle ich ein Ja für die Revision des Strassenverkehrsgesetzes.**

Referendum gegen das Strassenverkehrsgesetz:

### Einseitig entfachter "Glaubenskrieg" um 20 cm

Am 23. September hat das Volk über eine weitere verkehrspolitische Vorlage zu befinden, nämlich über die zulässige Lastwagenbreite in der Schweiz. In Bern sind am 15. Januar dieses Jahres 83'680 Unterschriften gegen die von den eidgenössischen Räten im Oktober 1989 mit der Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) beschlossene Erhöhung der generellen Lastwagenbreite von 2.30 m auf 2.50 m eingereicht worden.

Damit muss der Souverän wieder über eine Vorlage entscheiden, deren Stellenwert Ständerat Otto Schoch anlässlich der Eintretensdebatte als "sehr durchschnittlich, geradezu unterdurchschnittlich" kennzeichnete. Leider ist auch das eingetroffen, was man befürchtet hatte: Auch dieses Referendum, das vom Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und der Interessengemeinschaft Velo Schweiz ergriffen und von weiteren rotgrünen Organisationen unterstützt wurde, darunter – wen wundert – die SP, ist wieder zu einem umweltschutzpolitischen Glaubenskrieg degeneriert.

### Hinterwäldnerisch-grotesker Charakter

Einem Glaubenskrieg notabene, der angesichts der europäischen Normen – 2.50 m gelten bereits in ganz Europa – einen geradezu hinterwäldnerisch-grotesken Charakter aufweist. Dieser Eindruck verstärkt sich, wenn man weiss, dass bereits auf 40 Prozent unserer Strassen die 2.50-Meter-Regelung gilt. Ueberdies haben die Kantone die Möglichkeit, ungeeignete Strassen für diese Breite zu sperren. Somit stimmt der Souverän über 20 cm mehr für Lastwagen ab, obwohl diese faktisch bereits Wirklichkeit sind.

Warum die Zulassung von 2.50 m breiten Lastwagen zu noch mehr Lastverkehr auf Schweizer Strassen führen soll, wie dies das "Komitee gegen breitere Lastwagen" am 31. August behauptet hat, ist völlig unbegreiflich. Dieses Argument ist an den Haaren herbeigezogen, denn nach wie vor kann der Statistik des Bundesamtes für Transporttruppen vertraut werden. Sie hat den Anteil der 2.50-Meter-Lastwagen auf 67 Prozent errechnet. Es ist eine bodenlose Frechheit und entspricht wenig Fairness, wenn nun diese Zahlen vom gegnerischen Komitee nicht nur als falsch gekennzeichnet, sondern darüber hinaus auch noch dem Bundesrat vorgeworfen wird, er betreibe damit bewusste Manipulation der Stimmberechtigten.

Letztlich geht es auch bei diesem Referendum um den Konflikt zwischen wirtschaftsfeindlichen und wirtschaftsfreundlichen Kräften. Dazu kommt aber noch die Unvereinbarkeit jener, die auf dem Boden des Realismus und der Vernunft stehen, mit jenen, die unrealistisch und irrational ausgerichtet sind ...

Paul Ehinger

## Abstimmung vom 23. September über das Strassenverkehrsgesetz

### **Für den kombinierten Verkehr, den Tourismus und Europa Ja zu einem neuzeitlichen Strassenverkehrsgesetz**

Von FDP-Nationalrat Dr. Peter Aliesch, Malans / GR

Im neuen Strassenverkehrsgesetz wird die maximale Fahrzeugbreite auf 2,50 Meter festgelegt. Aber bereits heute sind in der Schweiz rund 70 Prozent aller Lastwagen sowie die meisten Busse 2,5 Meter breit. Zudem weisen nahezu alle Strassenfahrzeuge des öffentlichen Verkehrs und der PTT, die Kehrriechwagen und die neue Lastwagen der Armee eine Breite von 2,50 Meter auf.

#### **Förderung des kombinierten Verkehrs**

Von den Gegnern wird recht leichtfertig behauptet, die Norm von 2,50 Meter würde den öffentlichen Verkehr benachteiligen. Dies sagen kann nur, wer den Individual- und den Massenverkehr nicht als Partner, sondern als Gegner sieht. Im Güterverkehrsbereich setzt man zu Recht grosse Hoffnungen auf den kombinierten Verkehr, den es zu fördern gilt. Eine unabdingbare Voraussetzung dazu bildet aber eine Fahrzeugbreite von 2,50 Meter, da alle Container, Wechselbehälter usw. international diese Breite haben.

#### **Umweltschonender Transport**

Das A und O jedes ökonomischen und möglichst umweltschonenden Transportes bildet eine möglichst gute Ausnützung des Frachtraumes. Beim Transport der heute weitverbreiteten standardisierten Paletten ist dies aber nur mit 2,50 Meter breiten Lastwagen möglich. Ein derartiger Lastzug kann mit 34 Paletten geladen werden, während ein 2,30 Meter breiter Lastzug nur 26 Paletten transportieren kann. Sicher ist es auch für einen Automobilisten angenehmer, hinter zwei Lastwagen von 2,50 Meter als hinter drei von 2,30 Meter Breite herfahren zu müssen.

### **Eine touristische Notwendigkeit**

Vor allem die touristischen Kreise fordern seit Jahren die 2,50 Meter-Norm. Der Cartourismus hat sich bekanntlich zu einem bedeutenden Marktsegment entwickelt. Chancen haben jedoch nur Carunternehmungen, welche komfortable Fahrzeuge anbieten können. Diese Cars sind alle 2,50 Meter breit und haben oft drei Achsen. Das neue Gesetz schafft die Möglichkeit, dass die Schweiz für den Cartourismus nicht ein Durchreiseland, sondern wiederum vermehrt ein Zielland wird. Nur nebenbei sei erwähnt, dass ein vollbesetzter Car einer Personenwagenkolonne von rund 200 Metern entspricht.

### **Eine europafähige Gesetzgebung**

Mit der Revision des Strassenverkehrsgesetzes machen wir schliesslich auch noch einen kleinen Schritt in Richtung europafähiger Gesetzgebung. Wir sollten aus integrationspolitischen Überlegungen keine Sondernormen in Bereichen aufstellen, wo dies nicht unbedingt nötig ist. Wir haben dann die bessere Chancen, dass uns die anderen europäischen Staaten auf jenen Gebieten entgegenkommen, die für uns von besonderer Wichtigkeit sind, beispielsweise beim Festhalten an der 28-Tonnen-Limite.

Das neue Strassenverkehrsgesetz verdient darum am 23. September aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Ökonomie und des Umweltschutzes, wie auch aus staatspolitischen Erwägungen angenommen zu werden.