

Komitee gegen breitere Lastwagen
Postfach
3360 Herzogenbuchsee

Pressedienst 4 – Zusammenfassung

Die Kampagne der Lastwagen-Lobby zur umstrittenen Revision des Strassenverkehrsgesetzes zeigt eines klar: Es geht um massive wirtschaftliche Interessen, um zusätzliche Wettbewerbsvorteile für die Strassentransporteur: Kürzere Transportstrecken und mehr Ladekapazitäten verbilligen den Güterverkehr auf der Strasse. Der gerechte Lohn dafür, dass der Schwerverkehr noch vor dem Jahre 2000 zum Hauptverursacher der Stickoxidemissionen "aufsteigen" wird? Ginge es nur um die gesetzliche Festschreibung des Ist-Zustands, bestünde gar kein Grund, die bisherige "Ausnahme" zur Norm und die Norm zur Ausnahme zu machen.

Entgegen anderslautenden Behauptungen bringt die SVG-Revision auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit herzlich wenig. Das Komitee gegen breitere Lastwagen wird sich im Falle eines Volksneins am 23. September trotzdem dafür einsetzen, dass die unbestrittenen Punkte der Gesetzesrevision unverzüglich wieder aufgelegt werden.

Weder löst die SVG-Vorlage das Problem des oft verhängnisvollen "toten Winkels", der Begrenzung des Sichtfelds der Lastwagenchauffeure, noch wird mit ihr das längst fällige Obligatorium für Seitenschutzvorrichtungen (Unterfahrerschutz) eingeführt. Die generelle Zulassung von 2.50 Meter breiten Lastwagen erhöht im Gegenteil noch das Gefahrenpotential. Besonders auf Nebenstrassen ist mit einer starken Zunahme des Lastwagenverkehrs zu rechnen.

Breitere Lastwagen brauchen breitere Strassen, es sei denn, man wolle geringere Sicherheitsabstände bei Überholmanövern bewusst in Kauf nehmen. Werden aber die Strassen verbreitert, so schlägt sich das in verändertem Fahrverhalten der PW-Lenker nieder. Konkret: Es wird schneller gefahren. Die schwächeren Verkehrsteilnehmer, inklusive die Autofahrer, haben mit der SVG-Revision wenig zu gewinnen, aber viel zu verlieren.

Es wäre schon einiges erreicht, wenn wenigstens die bestehenden Vorschriften für den Lastwagenverkehr konsequent durchgesetzt würden. Falsch beladene oder mit schadhafte Bremsen zirkulierende Laster, Nichteinhaltung der Ruhezeiten vor allem im Fernverkehr, nicht vorschriftsgemässe Gefahrguttransporte, systematische Missachtung der Tempolimiten: Beim Vollzug der Gesetze hapert es gewaltig. Hier werden die im Komitee gegen breitere Lastwagen zusammengeschlossenen Verbände nach Abschluss des Referendumskampfes ansetzen.

Komitee gegen breitere Lastwagen
Postfach
3360 Herzogenbuchsee

Printmedien/Radio und Fernsehen

Herzogenbuchsee, 13. September 90

Bedrohung Lastwagen: Die Angst ist begründet

Pressedienst 4

Am Freitag, den 10. August 1990 fährt ein Kollege als Beifahrer nachts von Basel nach Rotterdam. Er steuert selbst hin und wieder einen Lastwagen und möchte wieder einmal eine Fernfahrt machen. Der Lastwagen, der ihn mitnimmt, hat Maschinenersatzteile geladen, die Fracht soll nach England gehen. Das ausgebeulte Verdeck erreicht eine Höhe von 4.20 m, erlaubt sind 4 m. Der Chauffeur hat bereits einen vollen Arbeitstag hinter sich. Abends um fünf Uhr fahren sie mit dem 40t-Anhängerzug los. Unterwegs erzählt der Chauffeur, die Bremsen des Zugfahrzeugs funktionierten seit geraumer Zeit schlecht, diejenigen des Anhängers seien aber gut. Morgens um drei Uhr erreichen sie ihr Ziel und finden nach einigem Suchen quer durch Wohnquartiere den Verladeort im Hafen. Der Chauffeur hat 20 Stunden gearbeitet, erlaubt sind 13 Stunden. Für die Rückfahrt nimmt wieder ein Schweizer den Kollegen mit. Bald nach der Abfahrt fahren sie durch einen für Gifttransporte gesperrten Tunnel. Darum hat der Chauffeur die orangefarbene Tafel zugeklappt, die das Gefahrengut anzeigt. Der Umweg hätte 30 Minuten Zeit gekostet. Für solche Gifttransporte ist die genaue Deklaration mit Gefahrenzettel vorgeschrieben. Ein entsprechendes Dokument muss links neben dem Fahrer im Türfach deponiert sein. Dieses Papier fehlt. Der Chauffeur weiss nicht, was für ein Gift er transportiert! Um Mitternacht treffen sie in Basel ein; der Chauffeur hat 14 Stunden Lenkzeit hinter sich, erlaubt sind neun.

Hätte sich diese Geschichte nicht real abgespielt, müsste man sie zur Illustration der vorhandenen Unterlagen und Statistiken erfinden.

Zur Frage der korrekten Beladung und Lastverteilung stellt die Vereinigung der Schweizerischen Berufsfahrer (Routiers Suisses) bei Kontrollen immer wieder fest, dass eine grosse Zahl von Lastwagen auf den Strassen verkehrt, die falsch beladen sind und eine akute Gefährdung für Mensch und Umwelt darstellen. Ähnliches meldet der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) **bezüglich der Bremsen**. Nicht selten kommt es bei Prüfkationen vor, dass Lastwagen nicht mehr weiterfahren dürfen, weil die Bremsanlagen in einem besorgniserregenden Zustand sind. Sehr wahrscheinlich führte im Juli 1987 Bremsversagen zum "Herborner Flammen-Inferno", das nach der Explosion eines Tanklastzugs 12 Häuser zerstörte und zwei Tote sowie über 30 Verletzte zurückliess.

Das Problem **des Transports gefährlicher Güter** ist schon lange bekannt. Kontrollen in der Schweiz zeigen immer wieder, dass oft gefährliche Gütertransporte auf verbotenen Routen stattfinden, dass die Deklaration fehlt oder mangelhaft ausgefüllt ist oder dass die nötigen Spezialbewilligungen fehlen. **Die Nichteinhaltung der Ruhezeiten** ist v.a. im Fernverkehr gang und gäbe. Manipulationen an den Fahrtenschreibern wie Sicherung herausschrauben, Blockierung der Anzeige von Geschwindigkeiten über 80 km/h und Austausch von Scheiben zwingen die Polizei zu kriminologischen Nachforschungen, um den Schwindlern auf die Spur zu kommen. Der damit verbundene Aufwand ist meist zu gross. So wird im Schweizerischen Beobachter 16/1989 ein Polizeibeamter zitiert: "In den Kantonen geht man vermehrt dazu über, die ganze Misere im Vollzug zu ignorieren. (...) Die heutige Vollzugspraxis braucht von den Chauffeuren nicht mehr ernst genommen zu werden."

Die Liste der regelmässig missachteten Bestimmungen, die das Lastwagen-Gewerbe betreffen, lässt sich beliebig verlängern:

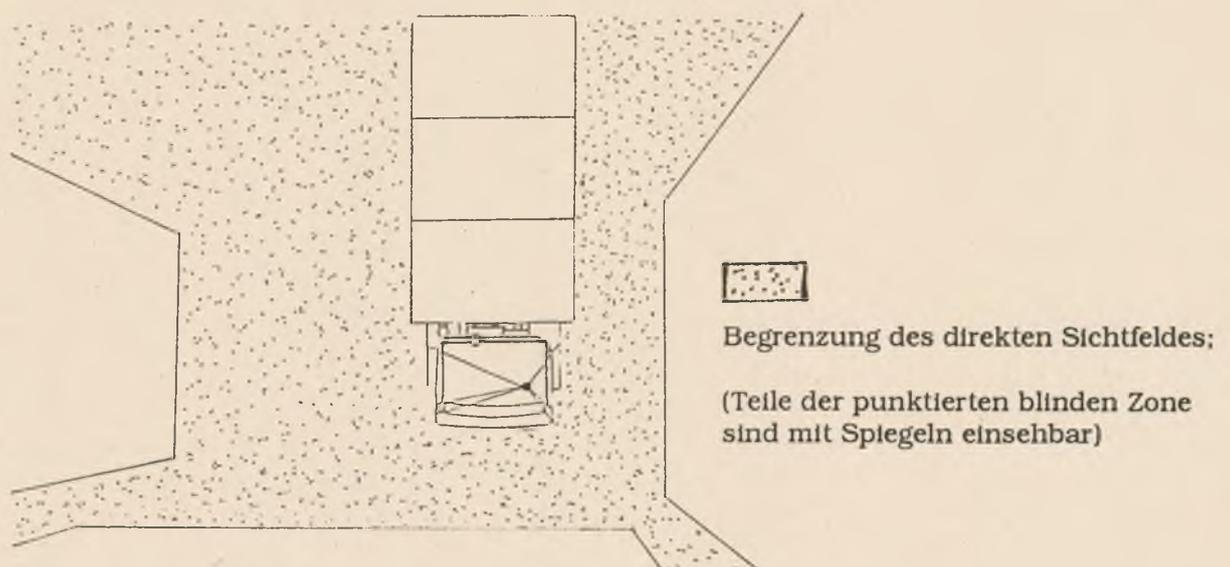
So ist **Rückwärtsfahren ohne Hilfsperson verboten**, wenn nicht jede Gefahr ausgeschlossen ist (Verkehrsregelverordnung, Art. 17). Wer aber hat schon jemals einen Lastwagen mit Hilfsperson rückwärts fahren gesehen? Umfragen bei Lastwagen-Chauffeuren zeigen, dass über ein Drittel aller Unfälle beim Rückwärtsfahren und Manövrieren passieren. 1988 starben sechs Personen infolge von unvorsichtigem Rückwärtsfahren, 58 wurden verletzt.

Ein weiteres Viertel der Unfälle lässt sich auf übersetzte Geschwindigkeiten zurückführen. Tempomessungen des Komitees gegen breitere Lastwagen wie auch solche der Polizei zeigen unwiderlegbar, dass sich eine grosse Mehrheit der Lastwagen-Fahrer nicht an die Tempolimiten hält (vgl. Pressedienst 2).

Diese katastrophalen Zustände im Lastwagengewerbe bewirken in erster Linie eine Gefährdung aller anderen Verkehrsteilnehmer. Zu den Gefahren, die mit der Grösse, Kraft und Schwerfälligkeit der Lastwagen zusammenhängen, gesellt sich oft ein nicht anders als fahrlässig zu nennender Umgang mit dem Leben anderer Menschen.

Begrenzung des Sichtfeldes – Toter Winkel

Das Sichtfeld des Lastwagen-Chauffeurs ist durch die Höhe der Führerkabine und die rückwärtigen Aufbauten stark begrenzt. Selbst mit Rückspiegeln verbleiben Bereiche, die uneinsehbar sind (sog. toter Winkel).



Lastwagenfahrer können weite Teile der rechten Seite ihres Fahrzeuges nicht direkt einsehen. Nur über Spiegel sind VelofahrerInnen oder FussgängerInnen – meist – zu entdecken. Auch die SVG-Revision macht die Lastwagenfahrer nicht sehender, sondern bloss ihre Vehikel noch breiter.

Die Entwicklung zu breiteren und grösseren Lastwagen bringt sicher keine Verbesserungen. Im Gegenteil: die Begrenzung des Sichtfeldes vergrössert sich noch, wenn die Kabine wie beim neuen Renault AE-500 rund 50 cm höher liegt als bisher.

Unfälle mit Lastwagen

Die Unfallstatistiken 1988 und 1989 zeigen, dass die Autofahrer die Hauptleidtragenden bei Unfällen mit Lastwagen sind. Die am zweitstärksten betroffene Gruppe bilden die Velos und Mofas. Am häufigsten kollidieren sie mit der rechten Seite der Lastwagen und geraten nicht selten unter deren Räder. Einen wirksamen Schutz gegen das oft tödliche Ueberrollt-Werden bieten Seitenschutzvorrichtungen. Solche werden seit geraumer Zeit verlangt und mit Erfolg getestet, aber auch mit dem revidierten Gesetz nicht als obligatorisch erklärt.

Unfälle mit Lastwagen 1988 und 1989 in der Schweiz

	1988		1989	
	Tote	Verletzte	Tote	Verletzte
LW/PW	55	1396	66	1242
LW/Motorrad	17	275	22	314
LW/Velo,Mofa	45	494	40	488
LW/FG	35	311	29	248

Breitere Lastwagen lassen den anderen Verkehrsteilnehmern weniger Platz. Fühlen sich schon Autofahrer durch die grossen Brummer bedroht, gilt das erst recht für Mofa- und VelofahrerInnen. Schon heute ist die Wahrscheinlichkeit, dass VelofahrerInnen bei Unfällen mit Lastwagenbeteiligung unverletzt bleiben, sehr gering¹. Bleibt den ungeschützten Verkehrsteilnehmern noch weniger Strassenraum, liegt der Schluss nahe, dass die Häufigkeit der Unfälle und deren Schwere weiter ansteigt. Die Gefahr des Ueberrollt-Werdens nimmt zu.

Dazu kommt die Angst der Kleinen vor den Grossen, die, werden die Grossen noch grösser, sicher nicht kleiner wird.

Lastwagenbreite, Strassenbreite und Fahrverhalten

Breitere Lastwagen brauchen breitere Strassen. Dieser banale Satz stimmt nur dann nicht, wenn man geringere Sicherheitsabstände für Velofahrer bewusst in Kauf nimmt. Tut man das, so werden die Velofahrer zusätzlichen Gefahren ausgesetzt. Verbreitert man die Strassen (Nebenstrassen), führt das zu einem anderen Fahrverhalten der PW-Lenker. Die Tempel erhöhen sich. Damit nimmt die Schwere allfälliger Unfälle zu.

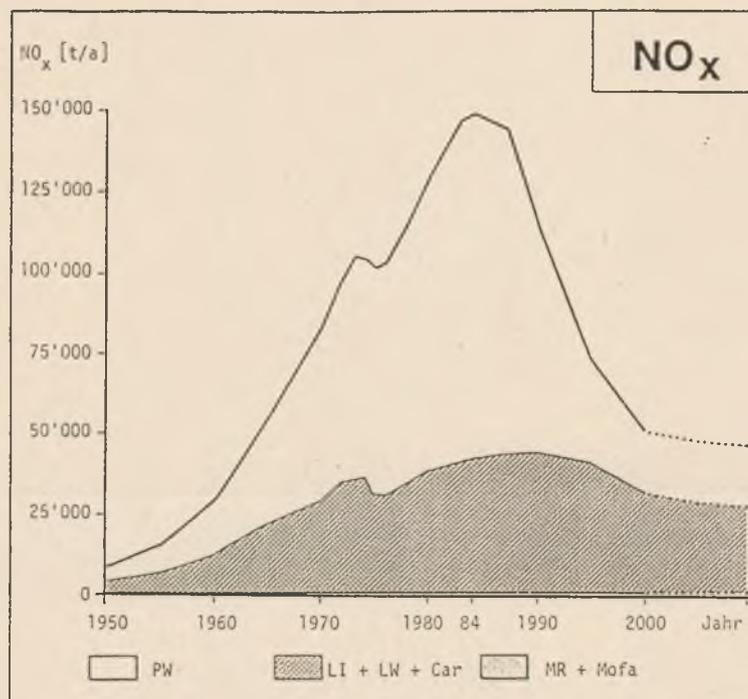
Auf Nebenstrassen ist nach Annahme der Strassenverkehrsgesetzrevision mit mehr Lastwagen zu rechnen. Breitere und längere, inländische und ausländische Nutzfahrzeuge werden sich und Personenautos begegnen und einander ausweichen müssen. Buschauffeure sehen sich einer zunehmenden Zahl Grosslastwagen aus anderen Regionen und Ländern gegenüber. Und dann kommt die Verbreiterung und Begradigung. Vorab für Fussgänger und Velofahrer entsteht so oder so eine ungemütliche und gefährliche Situation. Sie werden verdrängt: Auf die Hauptstrassen?

¹ H.J. Meier-Häni "Zweiradfahrer-Lastwagen, eine Begegnung ungleicher Partner", Zürich 1989

Zunehmende Luftverschmutzung durch Lastwagen

Neben den Kohlewasserstoffen ist heute die Stickoxidbelastung der Luft das Hauptsorgenkind. Die Prognosen zeigen zwar eine Abnahme der Gesamtemissionen. Diese genügt jedoch bei weitem nicht, um die LRV-Grenzwerte ab 1994 einhalten zu können. Der Strassenverkehr wird weiterhin Hauptverursacher der Stickoxidemissionen sein (Jahr 2000: 54%). Dabei reduziert sich der Anteil der Personenautos von rund 70% (1984) dank dem Katalysator auf ca. 35%. Der Anteil der Lastwagen erhöht sich umgekehrt von gut 27% (1984) auf 60% (2000).²

Entwicklung der NO_x-Emissionen nach Fahrzeugkategorien



Quelle: BUWAL, Sept. 1988

In diesem rasch wachsenden Anteil des Schwerverkehrs an der Luftverschmutzung sind die rund 40–50% Leerfahrten mit Lastwagen bereits enthalten.³ Hingegen berücksichtigen diese Prognosen nicht, dass Lastwagen zumindest ausserorts grundsätzlich zu schnell fahren und daher wesentlich mehr Stickoxide emittieren als prognostiziert ist.

2 BUWAL: Nachtrag zu "Vom Mensch verursachte Schadstoffemissionen in der Schweiz 1950 – 2010", Schriftenreihe Umweltschutz, Nr 76 Bern Sept. 1988

3 Luftreinhalteplan beider Basel, Bereich Güterverkehr, April 1990, Massnahmenplan Lufthygiene Zürich, Bereich Güterverkehr, Mai 1989, Schwerverkehr Gotthard, Handzählungen der Polizei, Kontrollen vom 8.8.90 und 15.8.90 in Uri. (Diese Zählungen geben übrigens auch Aufschluss über die Zahl der 2.60 m breiten Lastwagen)

In den Massnahmenplänen zur Luftreinhaltung der beiden Basel und des Kantons Zürich sind Vorschläge im Bereich Güterverkehr zur Reduktion der Luftbelastung enthalten. Die beiden wirksamsten sind:

- tiefere Geschwindigkeiten und Einhaltung derselben (ca. -15%)
- Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene (ca. -8%).

Eine bescheidenere Reduktion brächte eine verbesserte Disposition zur Vermeidung von Leerfahrten.

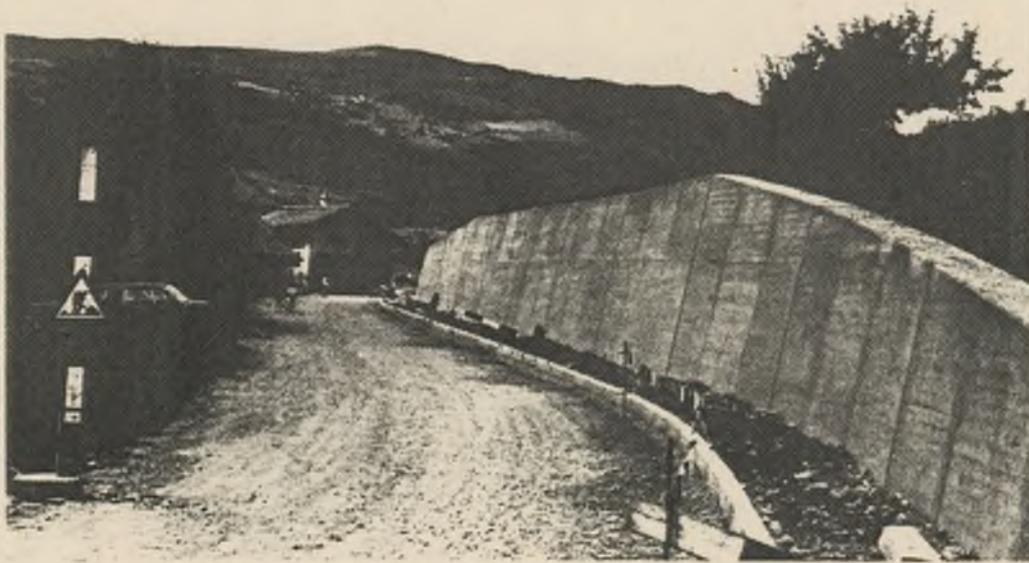
Die generelle Zulassung breiterer Lastwagen nun bewirkt ganz allgemein eine Verbesserung der Marktsituation des Lastwagengewerbes. Das wirkt sich besonders für Transporte über längere Distanzen aus, just auf dem Gebiet also, das die Domäne der Bahn sein sollte. Mehr Direktfahrten (Abkürzungen via Nebenstrassen, ohne Umlad bis ans Ziel) mit mehr Ladekapazitäten verbilligen die Transporte auf der Strasse. Eine gewisse Verlagerung von der Schiene auf die Strasse wird Hand in Hand gehen mit einer Zunahme der Gesamtfracht. Entsprechend der überdurchschnittlichen Zunahme des Strassengüter-Verkehrs ist mit einer zusätzlichen Verschlechterung (NOx, Ozon) der Luftqualität zu rechnen.

Die generelle Zulassung breiterer Lastwagen leistet nicht nur keinen Beitrag zu Luftreinhaltung sondern verschärft im Gegenteil die Situation noch zusätzlich: Anstelle der nötigen Reduktion der Lastwagenkilometer und der Luftverschmutzung bewirkt sie eine weitere Zunahme von Schwerverkehr und Schadstoffemissionen. Die Lastwagen haben bis heute den weitaus kleinsten Beitrag an die Gesundheit unserer Luft geleistet. Vor allem die Personenwagen-Lenker müssen sich geprellt vorkommen, wenn dieses Abseitsstehen jetzt noch mit einer weiteren Besserstellung belohnt wird.

Verfasser: Erich Willi
Co-Präsident des
Komitees gegen breitere Lastwagen



Die generelle Zulassung von 2.50 m breiten Lastwagen würde zahllosen Ausbauprojekten von Nebenstrassen Vorschub leisten. Ueber 10'000 km Nebenstrassen sind heute zu schmal für 2.50 m breite Lastwagen.



Bilder: Stiftung für Landschaftschutz, Hirschengraben 11, 3011 Bern

Bilder können bestellt werden bei: E. Willi, Spitalgasse 5, 8001 Zürich
Tel. 01/ 262 19 66