

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE FÜR EIN ZEITGEMASSES
STRASSENVERKEHRSGESETZ

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

An die Medien der deutschen
und rätoromanischen Schweiz

Bern, 10. September 1990 AS/ms1

Sehr geehrte Damen und Herren

Nach den anderen bürgerlichen Parteien hat erwartungsgemäss auch die FDP die Ja-Parole zum neuen Strassenverkehrsgesetz herausgegeben. Einmal mehr steht also eine rot-grüne Allianz aus rein emotionalen Gründen gegen eine Verkehrsvorlage, die zeitgemässe Verbesserungen zur Sicherheit im Strassenverkehr bringt. Unser Komitee glaubt, dass die vorgeschobenen Argumente gegen die Lastwagenbreite von 2,50 Meter nicht stichhaltig genug sind, um das neue SVG abzulehnen. Mit dieser Frage befasst sich deshalb der heutige Pressedienst noch einmal:

Verkehrte Gegenargumente

Von CVP-Ständerat Markus Kündig, Zug, Präsident Schweiz. Gewerbeverband

Wegen 20 Zentimetern darf die SVG-Revision nicht scheitern!

Von Dr. Raoul Studer, Bern, Autojournalist

Für mehr Verkehrssicherheit und Umweltschutz

Von CVP-Nationalrat Peter Hänggi, Nunningen

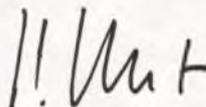
Den Entwicklungen Rechnung tragen

Von Matthias Stadelmann, Bern

Bildvorlage zur Diskussion um die Lastwagenbreite

Alle Beiträge inklusive Bildvorlage sind wie immer zu Ihrer freien Verwendung. Gerne hoffen wir, dass wir Sie in Ihrer Informationsarbeit für die Verbesserung der gesetzlichen Grundlage eines zeitgemässen Strassenverkehrsgesetzes unterstützen können.

Mit freundlichen Grüssen
Für den Presseausschuss:



Hanspeter Merz

Beilagen erwähnt

Verkehrte Gegenargumente

Von CVP-Ständerat Markus Kündig, Zug, Präsident des Schweizerischen Gewerbeverbandes

Am 23. September 1990 werden die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger über die vom Bundesrat vorgesehene Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) abzustimmen haben. Zu den hauptsächlichen Zielen der Revision gehört die Erhöhung der maximalen Fahrzeug- und Anhängerbreite von 2,30 auf 2,50 Meter. Zu diesem Punkt haben grüne und linke Kreise das Referendum ergriffen. Es kam im Januar dieses Jahres zustande und richtet sich zwar direkt gegen die in Artikel 9 vorgesehene allgemeine Einführung der "2,50 Meter", gefährdet jedoch das gesamte Revisionsvorhaben.

Einmal mehr haben wir es hier mit einem Referendum zu tun, das unsere hohe Verpflichtung zum Umweltschutz absichtlich oder unwissentlich missbraucht. Die praktischen Folgen einer Verwerfung der Gesetzesrevision würden nämlich die an sich löblichen Vorsätze in ihr Gegenteil verkehren. Die gesamte Argumentation steht Kopf.

Förderung des kombinierten Verkehrs

Zunächst muss festgehalten werden, dass heute bereits rund drei Viertel des schweizerischen Strassennetzes für Lastwagen, Cars und Autobusse des öffentlichen Verkehrs mit einer Maximalbreite von 2,50 Metern zugänglich sind. 70 Prozent aller Nutzfahrzeuge haben schon jetzt diese Breite. Die Busse des öffentlichen Verkehrs, zahlreiche Fahrzeuge der öffentlichen Hand (Feuerwehr, PTT, Kehrtafelfahrer usw.) und die neuen Lastwagen der Schweizer Armee weisen praktisch alle diese Breite auf.

Die Zwängerei um die Limite von 2,30 Meter ist wirtschaftlich unsinnig, weil sie den modernen Verladetechniken überhaupt nicht Rechnung trägt. Da die im Gütertransport eingesetzten Paletten und Verpackungen heute alle auf das Euro-Mass von 2,50 Meter genormt sind, würde eine generelle Zulassung von Fahrzeugen mit 2,50 Meter Breite eine erheblich bessere Ausnutzung des vorhandenen Frachtraumes gestatten. Die heute geltende Einschränkung verursacht den Verlust von Transportkapazität, dadurch den Einsatz von mehr Fahrzeugen, zusätzliche Sicherheitsrisiken (auch durch das Verschieben der Ladung in Kurven) und erhöhte Kosten.

Gerade diese internationale Normierung macht die Erhöhung der Maximalbreite auf 2,50 Meter auch zur unabdingbaren Voraussetzung für den Ausbau des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse. Denn die erforderlichen Umladeoperationen müssen rationell durchgeführt werden können. Eine Lastwagenbreite von nur 2,30 Metern eignet sich hierzu unter Berücksichtigung aller denkbaren Belademuster nicht. Auch die Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse würde durch die Heraufsetzung der zulässigen Breite nicht beeinträchtigt, weil die schmalere Fahrzeuge heute überwiegend im Nahverkehr eingesetzt werden, für den die Bahn ohnehin nicht qualifiziert ist.

Europäische Normen und veraltete Bestimmungen

Auch in dieser Auseinandersetzung drohen wir offenbar einmal mehr, ein Opfer unserer insularen Weltvorstellung zu werden. Angesichts der Tatsache, dass eine Maximalbreite von 2,50 Metern in allen europäischen Ländern den geltenden Normen entspricht, wäre es völlig unproduktiv, an veralteten Bestimmungen festzuhalten. Die alte Norm war im Grunde genommen eine protektionistische Massnahme, um die einheimische Lastwagenproduktion vor ausländischer Konkurrenz zu schützen. Nachdem die schweizerische Lastwagenproduktion eingestellt worden ist, müssen die hiesigen Transportunternehmer ihre Fahrzeuge im Ausland einkaufen und dabei Sonderanfertigungen in Auftrag geben, welche jeweils Mehrkosten in der Höhe von 20'000 bis 50'000 Franken verursachen, wenn die in der Schweiz geltenden Gesetze befolgt werden sollen.

Was das Argument der Sicherheit betrifft, ist festzuhalten, dass Fahrzeuge von 2,50 Meter Breite in technischer Hinsicht eine bessere Stabilität aufweisen. In der Schweiz ist aus den letzten Jahren kein einziger Unfall bekannt, der ursächlich auf die grössere Fahrzeugbreite zurückzuführen wäre. Zudem haben die Kantone nach wie vor die Möglichkeit, gewisse Strassenstücke für Fahrzeuge von grösserer Breite zu sperren.

Wir sollten nicht damit anfangen, durch den irreführenden Umgang mit Umweltschutzargumenten mutwillig und naiv Arbeitsplätze in unserer Privatwirtschaft zu vernichten. In der Schweizer Nutzfahrzeugbranche haben in den letzten drei Jahren bereits über 300 Firmen unter schwerem internationalem Wettbewerbsdruck den Zündschlüssel an den berühmten Nagel hängen müssen. In unserem Land sind immerhin 300'000 Arbeitsplätze vom Transportgewerbe abhängig.

SVG-Revision bringt zahlreiche Verbesserungen

Uebersehen wir vor lauter Fahrzeugbreite die zahlreichen Verbesserungen nicht, welche die Revision des SVG bringen wird. Die Einführung der Rekursmöglichkeit würde es den Gemeinden erstmals erlauben, ihrer Autonomie auch durch die Wahrnehmung des Gesamtinteresses ihrer Bevölkerung im Bereich der Verkehrsmassnahmen gerecht zu werden. Das

neue SVG räumt dem Bundesrat seinerseits die Kompetenz ein, zuverlässige Informationen über den Treibstoffverbrauch der Fahrzeuge zu beschaffen. Ferner bekäme der Bundesrat die Kompetenz, den sogenannten Leistungslohn für Berufsschauffeure zu verbieten und damit den sicherheitsmässigen Nachteilen einer Entlohnung aufgrund der zurückgelegten Fahrstrecke entgegenzuwirken. Nach einer weiteren Bestimmung führt die Vereitelung einer Blutprobe obligatorisch zum Entzug des Fahrausweises, was die Sicherheit im Strassenverkehr ebenfalls erhöhen dürfte. Und schliesslich - um nur die hauptsächlichsten Ziele zu nennen - fordert die vorgesehene Revision, dass die einen Fahrschüler begleitende Person mindestens das 23. Altersjahr vollendet hat.

Das sind die Gründe und Ueberlegungen, welche unsere klare Zustimmung zur Revision des Strassenverkehrs-Gesetzes fordern.

Wegen 20 Zentimetern darf die SVG-Revision nicht scheitern

Die Kampagne für die Ablehnung der Revision des Strassenverkehrsgesetzes läuft auf Hochtouren. Mit möglichst verzerrten Fotos in den Medien soll dem Betrachter und Leser suggeriert werden, dass Lastwagen mit einer Breite von mehr als 2,3 Metern die Sicherheit der übrigen Strassenverkehrsteilnehmer aufs höchste gefährden.

Eine einzige Bestimmung soll den Gegnern dazu dienen, das ganze Revisionswerk um Jahre zu verzögern. Das darf nicht sein, denn es wäre unverhältnismässig.

Befassen wir uns mit dem Argument der Sicherheit. Es gibt keine Statistiken, die beweisen, dass die Zahl der Unfälle mit 2,50 Meter breiten Nutzfahrzeugen grösser ist als mit 2,30 Meter breiten, wie die Gegner weismachen wollen. Wenn sie im weiteren damit argumentieren, dass eine Erhöhung der Lastwagenbreite eine Zunahme des Verkehrs mit sich bringe, so sei die bescheidene Frage erlaubt, woher sie denn diese Gewissheit haben? Das ist eben das Perfidie an der ganzen Argumentation. Eine blosser Vermutung wird als unumstössliche Tatsache hingestellt. Basta.

Genau so perfid ist die weitere Behauptung, bei Annahme des revidierten Strassenverkehrsgesetzes müssten alle nicht zum Befahren mit 2,50 Meter breiten Lastwagen geeigneten Strassen verbreitert werden. Das ist schlicht eine Falschaussage. Die Kantone haben nämlich nach wie vor die Möglichkeit, gewisse Strassenabschnitte in ihrem Hoheitsgebiet vom Befahren durch Lastwagen mit einer grösseren Breite als 2,30 Metern auszuschliessen. Und es kann jetzt schon davon ausgegangen werden, dass die Kantone von dieser Möglichkeit Gebrauch machen werden.

Mit Emotionen lässt sich eben allemal trefflich polemisieren. Einmal muss zur Umwelt Sorge getragen werden, was mit 2,50 Meter breiten Nutzfahrzeugen natürlich unmöglich ist. Dann ist es die Verkehrssicherheit, welche keine 2,50 Meter breiten Fahrzeuge zulässt. Beim dritten Mal ist es der Lärm, der von 2,50 Meter breiten Lastwagen erzeugt wird. Und wenn dann diese Lastwagen überhaupt keinen Lärm mehr verursachen würden, käme sicher unverzüglich das Argument, lärmfreie Lastwagen bildeten eine Gefahr für die Verkehrssicherheit, denn man höre sie gar nicht mehr herannahen!

Anders ausgedrückt: Die links-grünen Kreise werden immer etwas finden, um gegen das Lastwagengewerbe zu Felde zu ziehen. Die zur Diskussion stehenden 20 Zentimeter sind ein Beispiel hierfür. Dass damit aber auch eine ganze Menge anderer Bestimmungen, die echte Verbesserungen in den Bereichen Verkehrssicherheit, Umweltschutz und Fahrerausbildung mit sich bringen, verhindert werden, stört bei den einäugigen Gegnern der Vorlage offenbar niemanden. Solchen Exzessen muss aber endlich einmal Einhalt geboten werden. Ein Ja zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes bietet die Gelegenheit dazu. Nutzen wir sie!

Raoul Studer

Revision des Strassenverkehrsgesetzes:

Für mehr Verkehrssicherheit und Umweltschutz

Von CVP-Nationalrat Peter Hänggi, Nunningen

Wenn die Ausnahmen zur Regel werden ist es Zeit, die entsprechenden Gesetze zu ändern. Dies gilt auch für das Strassenverkehrsgesetz: Die allgemeine Höchstbreite für Fahrzeuge betrug in der Schweiz bisher 2.30 Meter. Rund 70 Prozent der Nutzfahrzeuge sind aber bereits heute 2.50 Meter breit. Dazu gehören auch die meisten Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs, der PTT und der Armee. Das Gesetz soll jetzt dieser Realität angepasst werden: Die Aenderung des Strassenverkehrsgesetzes - über die die Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger am kommenden 23. September abstimmen werden - sieht vor, die Maximalbreite für Fahrzeuge von 2.30 Meter auf 2.50 Meter zu erhöhen.

Für mehr Europatauglichkeit

Die Schweiz ist das einzige Land Europas, das die Höchstbreite von 2.50 Meter noch nicht kennt. Die Paletten und Verpackungen sind aber europaweit auf dieses Mass ausgerichtet. Die grössere Höchstbreite ermöglicht auch eine bessere Ausnützung des Frachtraums: So kann beispielsweise ein Camion bei einer Breite von 2.50 Meter 34 Paletten aufnehmen, bei 2.30 Meter aber nur deren 26. Dies bedeutet bei 2.30 Meter breiten Fahrzeugen allein schon einen theoretischen Mehrverkehr von 25 Prozent, der alles andere als im Interesse eines verbesserten Umweltschutzes ist. Aber auch der kombinierte Verkehr wird von der grösseren Lastwagenbreite profitieren: Container und Wechselbehälter sind nämlich international auf eine Breite von 2.50 Meter ausgelegt. Kommt dazu: Wir können uns nicht erfolgreich gegen einen 40-Tonnen-Korridor wehren und gleichzeitig elementare europäische Normen bekämpfen.

Die Regelung der Höchstbreite ist nur einer der 25 Revisionspunkte des Strassenverkehrsgesetzes. Das gegen diesen Artikel gerichtete Referendum gefährdet jedoch das ganze Revisionswerk, das viele unumstrittene und willkommene Verbesserungen bringt - Verbesserungen, die nicht zuletzt der Verkehrssicherheit und dem Umweltschutz dienen. Die Revision des Strassenverkehrsgesetzes verdient deshalb am 23. September unsere Unterstützung.

Den Entwicklungen Rechnung tragen

Die Zeit ist auch im Bereich Strassenverkehr in den letzten Jahren nicht stillgestanden. Der Bundesrat hat deshalb beschlossen, der Entwicklung Rechnung zu tragen, das Strassenverkehrsgesetz (SVG) zu revidieren. Bewährtes soll bleiben, Verbesserungswürdiges verbessert werden, alte Zöpfe abgeschnitten.

Einer dieser alten Zöpfe, der nun verschwinden soll, ist die Höchstbreite der Fahrzeuge von 2,3 Metern. Ursprünglich zum Schutz der einheimischen Lastwagenfabrikation eingeführt, hat er heute kaum noch Berechtigung. Der Grund liegt auf der Hand. Die Schweizer Lastwagenproduktion ist ausgestorben. Nutzfahrzeuge müssen heute ausschliesslich von ausländischen Erzeugern gekauft werden. Diese produzieren jedoch primär für den europäischen Raum. Dort aber gelten als Limite 2,5 Meter Höchstbreite. Schweizer Lastwagenkäufer müssen nun entweder teure Sonderanfertigungen kaufen - oder eben 2,5 Meter breite Lastwagen. Sie benutzen vor allem die zweite Möglichkeit. Mit dem Resultat, dass heute 70 Prozent der Nutzfahrzeuge breiter sind, als es das Strassenverkehrsgesetz eigentlich erlaubt.

Jeder dieser "überbreiten" Lastwagen braucht eine Sonderbewilligung. Dies ist mit einem beträchtlichen Aufwand verbunden. Hat er diese einmal, kann er indessen bereits heute auf dem grössten Teil unseres Strassennetzes verkehren. Die Revision des SVG sieht nun vor, dass zwar die Lastwagenbreite vernünftigerweise den europäischen Normen angepasst wird, dass aber die Kantone gleichzeitig die Möglichkeit in der Hand behalten, ungeeignete Strassenstücke mit Beschränkungen zu versehen. Damit muss kein Meter Strasse verbreitert werden, nur weil eine neue Fahrzeug-Höchstbreite gilt.

Linke und grüne Kreise haben gegen die Revision des SVG das Referendum ergriffen. Sie argumentieren, breitere Lastwagen würden mehr Unfälle provozieren. Eine Behauptung, die sie mit keinerlei Zahlen oder Fakten belegen können. Eine Behauptung, die sie gar nicht belegen wollen. Weil es ihnen gar nicht in erster Linie um die Lastwagenbreite geht, sondern weil sie generell gegen den Strassenverkehr eingestellt sind. Und diesen am liebsten von heute auf morgen verbieten würden. Ihre Politik zielt einzig darauf ab, ihr Ziel im Gerede zu halten, möglichst viele Leute zu verunsichern. Damit soll das schlechte Image, dass sie dem Strassenverkehr bereits jetzt aufgezwungen haben, weiter gestützt werden.

Die Gegner des revidierten Strassenverkehrsgesetzes gehen für ihre Interessen auch über Leichen. Mit ihrer Zwängerei gegen die breiteren Lastwagen sabotieren sie auch diverse neue Bestimmungen, die unbestreitbar der Verkehrssicherheit dienen. So sieht das neue SVG etwa vor, Blaufahrer in Zukunft härter anzufassen. Der Bundesrat soll die Kompetenz erhalten, (endlich) den Leistungslohn für Berufsschauffeure verbieten zu können. Zudem soll die Ausbildung der Fahrschüler strenger gehandhabt werden.

Nicht zuletzt stellen sich die Gegner der breiteren Lastwagen aber auch direkt und indirekt gegen ein Strassenverkehrsgesetz, das den heute immer wichtiger werdenden Umweltschutzüberlegungen Rechnung tragen will. So soll etwa der Bundesrat veranlassen können, dass der Benzin- oder Dieserverbrauch von Neuwagen von Amtes wegen gemessen und deklariert werden muss. Damit sich der Käufer ein besseres Bild über die Umweltverträglichkeit seines zukünftigen Fahrzeuges machen kann.

Aber auch die breiteren Lastwagen leisten ihren Anteil zum Umweltschutz. Die Förderung des kombinierten Verkehrs Strasse/Schiene ist ein Gebot der Stunde. Allerdings sind die Verladeanlagen der Bahn ebenso wie die international verwendeten Frachtcontainer auf die europäische Norm von 2,3 Metern ausgerichtet. Ebenso die in Europa im Gebrauch stehenden Frachtpaletten und Verpackungsmittel. Damit wird vorhandener Laderaum besser ausgenützt. Um hundert Paletten zu transportieren, braucht man drei 2,5 Meter breite Lastwagen. Sind die Lastwagen nach der heutigen Norm zwanzig Zentimeter schmaler, müssen für die gleiche Frachtmenge vier Fahrzeuge eingesetzt werden. Wenn die Schweiz - völlig zu Recht - auf dem Höchstgewicht von 28 Tonnen besteht, sollte sie sich wenigstens im Bereich der Aussenmasse den europäischen Vorgaben anschliessen. In ihrem eigenen Interesse.

Wer dafür einsteht, dass das Strassenverkehrsgesetz den Entwicklungen der letzten Jahre Rechnung trägt, sich in den Gedanken des Umweltschutzes stellt, die Verkehrssicherheit fördert und Rowdies härter anpackt, der muss am 23. September Ja stimmen zum revidierten SVG.

Matthias Stadelmann