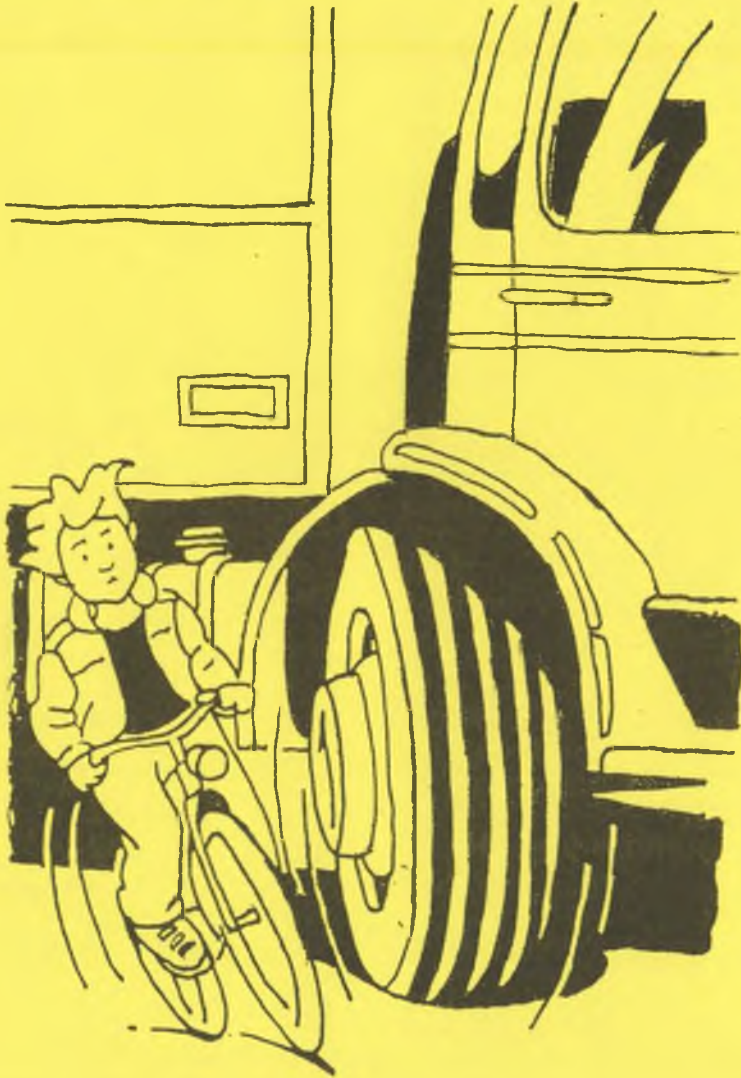


Komitee gegen breitere Lastwagen

ABC der breiteren Lastwagen

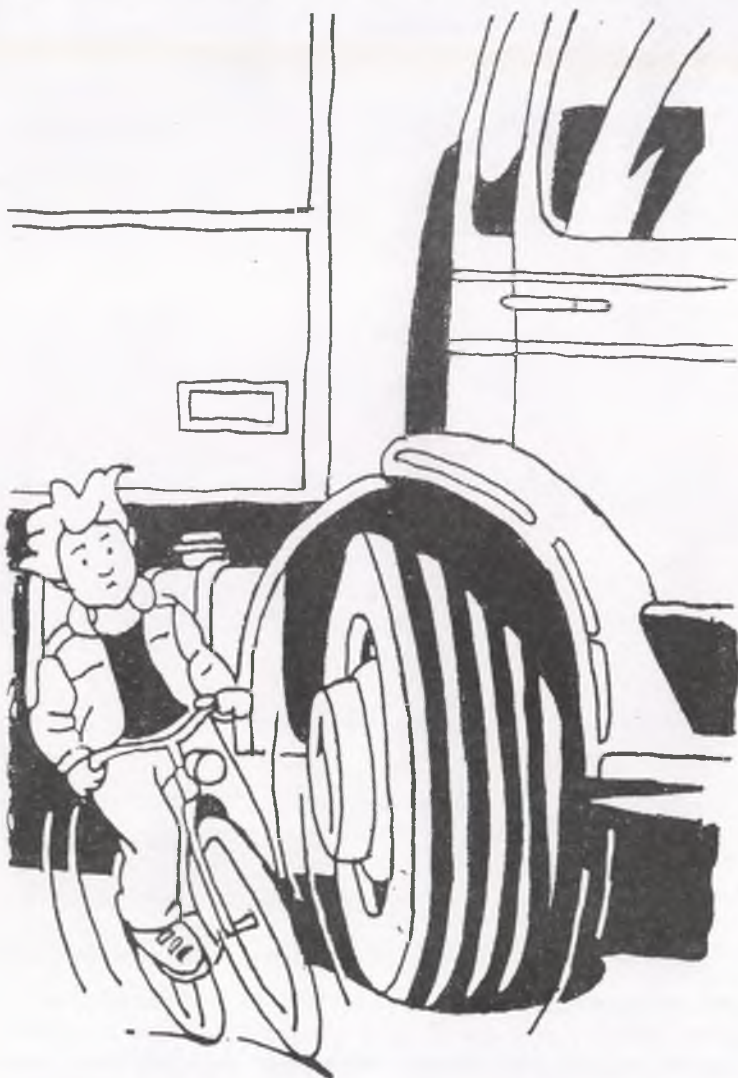


**Argumentarium zur Abstimmung über die
Aenderung des Strassenverkehrsgesetzes
am 23. September 1990**

Impressum. Herausgeber: Komitee gegen breitere Lastwagen (IG Velo Schweiz, Verkehrs-Club der Schweiz, Verkehrs- und Umweltorganisationen). Redaktion: Hans Kaspar Schiesser. August 1990

Komitee gegen breitere Lastwagen

ABC der breiteren Lastwagen



**Argumentarium zur Abstimmung über die
Aenderung des Strassenverkehrsgesetzes
am 23. September 1990**



Typische Nebenstrassen auf dem Lande. In Kurven können heute oft nicht einmal ein 2.50 m und ein 2.30 m breiter Lastwagen kreuzen (oben), ohne dass einer davon auf einen Parkplatz ausweichen muss. Bei 5 m Strassenbreite (unten) wird das Ueberholen für PWs deutlich schwertiger. Kreuzen während der Fahrt ist für zwei 2.50 m breite LKWs ausgeschlossen. Es set denn, Wiesen und Aecker links und rechts geraten unter die Räder.

Das ABC der breiteren Lastwagen

A wie Autofahrer

Die Autofahrer haben von der Zunahme des Camion-Verkehrs keine Vorteile. Die stressiger gewordenen Fahrten auf der N1 (Bern-Zürich) oder N2 (Basel-Chiasso) belegen es. Die überbreiten LKWs behindern auf den schmalen Nebenstrassen auch den PW-Verkehr. Und machen ihn gefährlicher. Wo immer ein 2.50 m breiter Camion statt eines 2.30 m breiten manövriert, braucht er mehr Platz, mehr Zeit, mehr Nerven - auch diejenigen der Autofahrer.

B wie Bodenverbrauch

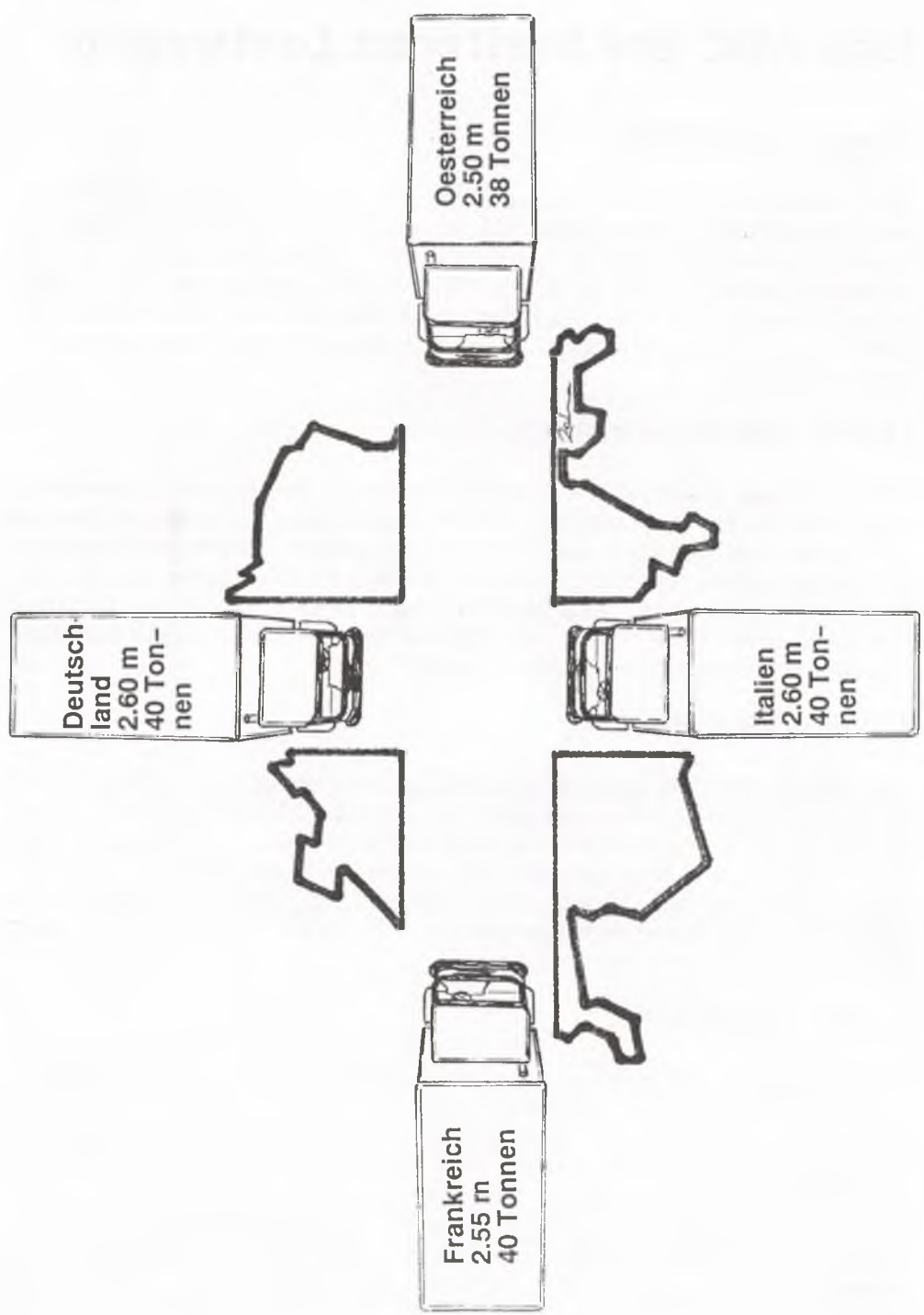
Wenn die 2.50 m breiten Lastwagen generell auf dem ganzen Strassennetz verkehren dürfen (Ausnahme: ca. 5'000 km 3.-Klass-Strassen, welche die Gemeinden mutmasslich sperren würden), müssen 11'000 km Nebenstrassen verbreitert werden. Zumindest um das Kreuzen zwischen den Camions zu ermöglichen. Der Landbedarf dafür beträgt über 1500 Hektaren. Das sind in der dicht überbauten Schweiz noch einmal 15 km² vor allem Landwirtschaftsland oder andere Grünflächen.

C wie Chance

Das Durchschnittsgewicht eines schweren LKW kann mit 18 Tonnen angenommen werden. Dem gegenüber ist ein Mittelklassewagen eine Tonne schwer, also 18 mal leichter. Ein Motorrad ist 60 mal, ein Velofahrer 200, ein erwachsener Fussgänger 260 und ein Kind 500 mal leichter. Nach den Massengesetzen der Physik kann daraus die Chance **dieser** Verkehrsteilnehmer bei einer Konfrontation mit einem Camion abgeleitet werden.

D wie Dortmund

Wenn ein Spediteur heute aus Dortmund Waren ins Saftental transportieren will, kombiniert er am besten Bahn und LKW: die Bahn zB bis nach Chur, den 2.30 m breiten Lastwagen ins Saftental. Oder er lässt in Basel seinen EG-breiten Lastwagen auf einen gemäss Schweizer Norm umladen. Bei Annahme des revidierten Strassenverkehrsgesetzes käme er um den Umlad herum: sein 2.50 m-EG-Camion könnte von Dortmund bis ins Saftental fahren. Oder auf den Weissenstein oder um den Wägitalersee. Zu wessen Nutzen?



Vor dem 23. September

In Melchnau/BE werden für eine neue Schreinerei Maschinen aus Wuppertal/BRD benötigt. Die Holzbearbeitungsmaschinen werden auf Paletten geladen und in einem Güterwagen der Deutschen Bundesbahn von Wuppertal via Rangierbahnhof Muttenz nach Langenthal gebracht. Das sind 625 Eisenbahnkilometer. In Langenthal gelangen die Paletten auf den 2.30 m-Lastwagen eines einheimischen Transportunternehmers. Weil nicht alle Paletten auf den 2.30 m-Lastwagen passen, muss er auf der für 2.50 m breite Camions gesperrten Nebenstrasse von Langenthal nach Melchnau zwei mal fahren. Das Strassenstück ist 7 km lang. Das ergibt total 28 Lastwagenkilometer.

Nach dem 23. September

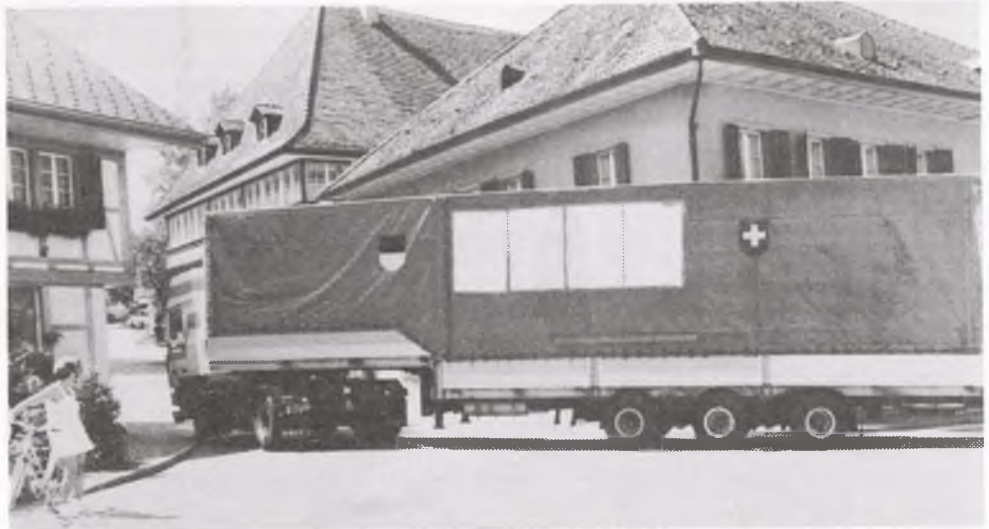
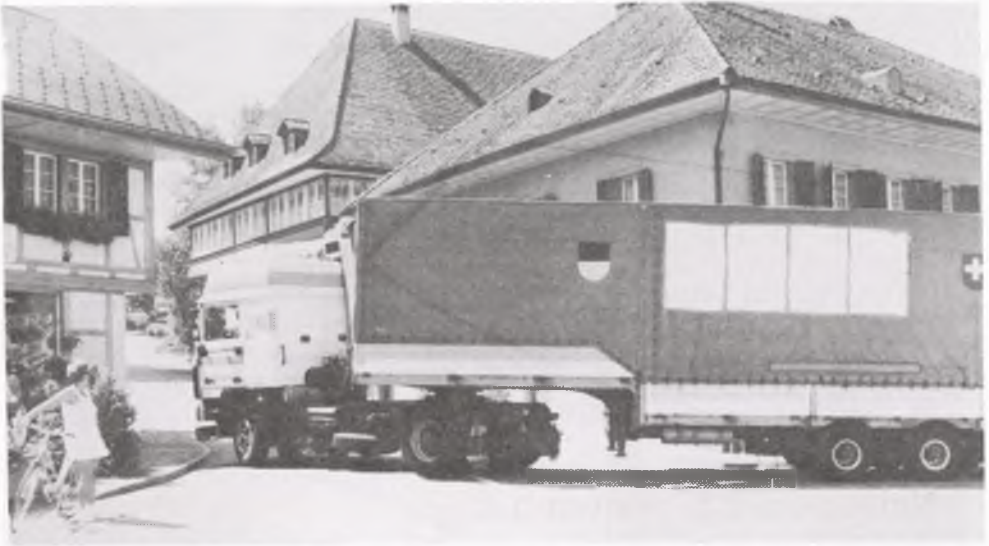
In Melchnau/BE werden für eine neue Schreinerei Maschinen aus Wuppertal benötigt. Die Holzbearbeitungsmaschinen werden auf Paletten geladen und in einem Euro-Laster der deutschen Speditionsfirma Schmitz GmbH von Wuppertal auf der Autobahn via Karlsruhe-Basel-Egerkingen-Niederbipp nach Langenthal gebracht. Das sind 625 Lastwagenkilometer. Weil die Strasse von Langenthal nach Melchnau nun für die 2.50 m breiten Lastwagen offen ist, kann der deutsche LKW auch die restlichen 7 km bis ans Ziel zurücklegen.

Frage 1: Wieviel Dieselabgase haben vor dem 23. September, wieviele nach dem 23. September die Umwelt belastet?

Frage 2: Wieviel hat das Schweizer Lastwagengewerbe vor dem 23. September, wieviel nach dem 23. September an diesem Transport verdient?

E wie EG-Normen

In den EG-Ländern können heute 2.50 m breite Lastwagen generell überall verkehren. Die Norm für Kühlfahrzeuge ist bereits auf 2.60 m angehoben worden. Und in Finnland verkehren auch schon 2.70 m breite Fahrzeuge. Selbst die EG-Fahrzeuge auf der Gotthardstrecke sind zu einem Viertel schon über 2.50 m breit. Europa kennt mithin keine Harmonisierung der Lastwagenbreiten, weder jetzt noch in Zukunft. Es geht also nicht darum, dass wir uns als angeblich Letzte etwas überall Anerkanntem anpassen. Einzig universell ist der Trend "noch länger, noch breiter, noch schwerer".



Je breiter und länger die LKWs, desto mehr Strassenraum brauchen sie beim Einlenken. Der zusätzliche Raumbedarf beträgt dabei je nach Länge des Fahrzeuges wegen des breiteren Laderaumes deutlich mehr als 20 cm. Am Spurkreis des Fahrzeuges ändert sich im Regelfalle nichts, da sich die 2.30 m und die 2.50 m breiten Fahrzeuge bei der Spurweite nicht unterscheiden. Hier zwei Phasen des Einlenkens eines 2.50 m breiten und knapp 16 m langen Sattelzuges von einer Haupt- in eine Nebenstrasse. Die Autos auf der Gegenfahrbahn sind während des Einlenkes vollständig blockiert.

F wie Fahrräder

Der gegenwärtige Boom bei den Fahrrädern ist seit rund fünf Jahren ungebrochen. Die Zunahme betrifft nicht nur den Verkauf hochwertiger Tourenvelos und Mountain-Bikes und ihre Benutzung in der Freizeit. Velos sind - ökologisch konsequent - wieder häufiger Standardverkehrsmittel im Verbund mit Bahn und Bus, oder auch im alleinigen Einsatz beim Pendeln oder beim Einkaufen. Genau zu diesem Zeitpunkt nun wird die ohnehin stiefmütterliche Position, welche das Velo im Strassenverkehr hat, durch breitere Lastwagen noch einmal geschwächt. Der zusätzliche Strassenraum, den die breiteren LKWs benötigen, geht vor allem beim Ueberholen, ganz direkt zulasten der Velofahrer.

G wie Gewichtslimiten

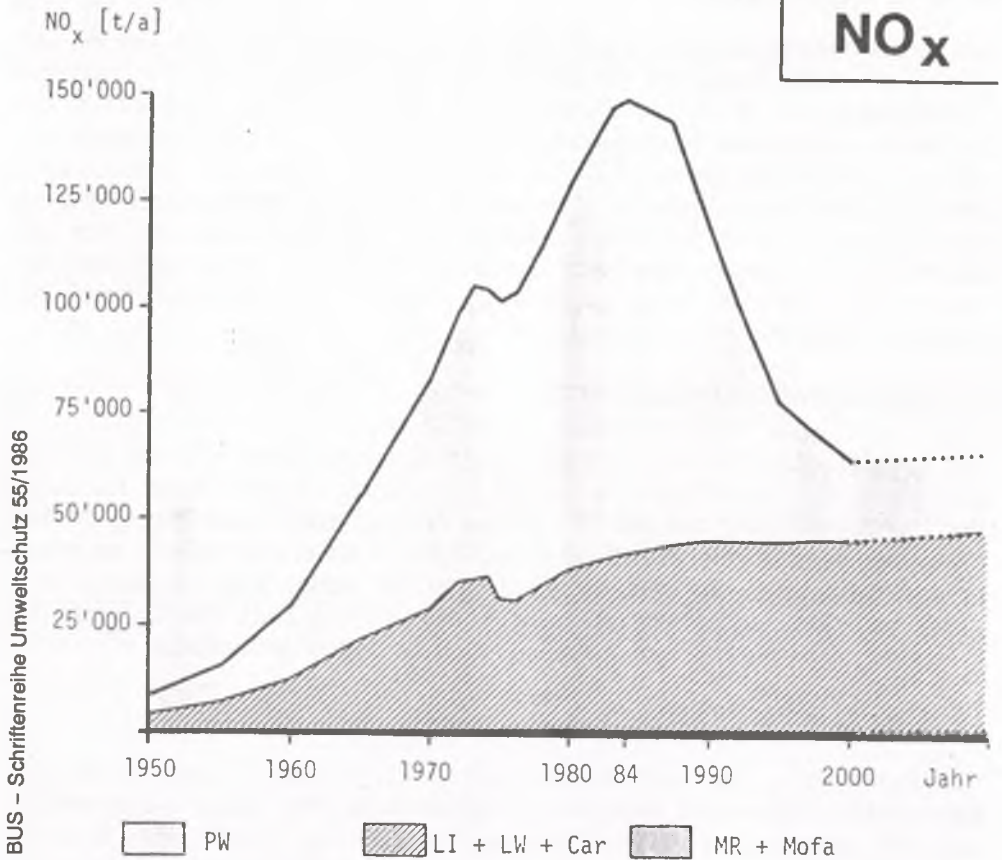
Der Camionneur-Verband ASTAG hat klargemacht, dass er auch an einer Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen interessiert wäre. Im Sinne der Harmonisierung mit der EG. Es ist deshalb nicht abwegig, die Erhöhung der Höchstbreite von 2.30 m auf 2.50 m als ersten Schritt im generellen Programm "schwerer, breiter, länger" zu sehen. Dies zu einem Zeitpunkt, zu dem sich - verbal - alle Politiker einig sind, die Zukunft des Gütertransportes gehöre aus ökologischen Gründen der Schiene.

H wie Hilfsperson

"Bei Fahrzeugen mit beschränkter Sicht nach hinten ist zum Rückwärtsfahren eine Hilfsperson beizuziehen, wenn nicht jede Gefahr ausgeschlossen ist", heisst es in der Verkehrsregelverordnung. Dass dieses Manöver bei LKWs in der Wirklichkeit sozusagen nie beobachtet werden kann, hängt nicht damit zusammen, dass generell beim Rückwärtsfahren "jede Gefahr ausgeschlossen" ist. Im Rahmen der gewaltigen Expansion des Transportgeschäftes sind zahlreiche solcher Sicherheitsvorschriften ein wenig in Vergessenheit geraten. Oder hätten Sie gewusst, dass auf Hauptstrassen ausserorts Anhängerzüge und Sattelschlepper nur 60 km/h fahren dürfen?

I wie Innenstadt

Je breiter die Lastwagen, desto schwerer wird es vor allem für Trams in engen Innenstadtbereichen voranzukommen. Beim ungenierten Parkieren oder Ein- und Ausladen auf Trottoir/Strasse wird es auch für die Busse des öffentlichen Verkehrs enger. In Zürich vergeht jetzt schon kein Tag, an dem Trams nicht durch ein- und ausladende Lastwagen behindert würden. Zwar sind auch die städtischen Verkehrsbetriebe zumeist mit Bussen



Stickoxid-Emissionen [t/a]							
Jahr	PW	LI	LW	Car	MR	Mofa	Total
1950	4'200	550	2'900	300	50	<1	8'000
1955	8'300	800	5'900	400	100	2	15'500
1970	54'000	3'700	24'200	950	50	100	83'000
1975	70'500	4'200	26'200	900	50	150	102'000
1980	91'800	5'900	30'700	1'350	100	150	130'000
1984	107'500	7'500	32'700	1'500	150	150	149'500
1990	72'500	7'200	36'000	1'900	250	150	118'000
1995	33'700	4'600	38'200	2'100	250	150	79'000
2000	19'000	3'400	40'000	2'200	250	150	65'000

von 2.50 m Breite ausgerüstet. Nur: **diese** Chauffeure kennen die Eng- und Gefahrenstellen ihrer Routen haargenau. Ihre Busse verkehren überdies nur auf vorbestimmten Strecken und nicht wahllos **überall**. Und schliesslich gibt es für die Busse einen festen Fahrplan und keinen Akkord, der oft nur mit überhöhter Geschwindigkeit eingehalten werden kann.

K wie Konkurrenz

Die Camions haben der Bahn im Inlandgüterverkehr massive Verluste von Marktanteilen gebracht. 1950 beförderte die Bahn (ohne Transit) noch 63 Prozent aller Güter, 1989 nur noch 32 Prozent. Der Strassenanteil stieg von 35 auf 66 Prozent: als Folge gewaltiger Zunahmen der Strassenkapazitäten, vernachlässigter Bahninfrastrukturen und relativ immer billigeren Treibstoffs. Jetzt sollen die Bedingungen für die Strassen-gütertransporte noch einmal verbessert werden. Was wird die Bahn im Jahr 2000 für einen Anteil am Gütertransport haben? Rechne!

L wie Luftverschmutzung

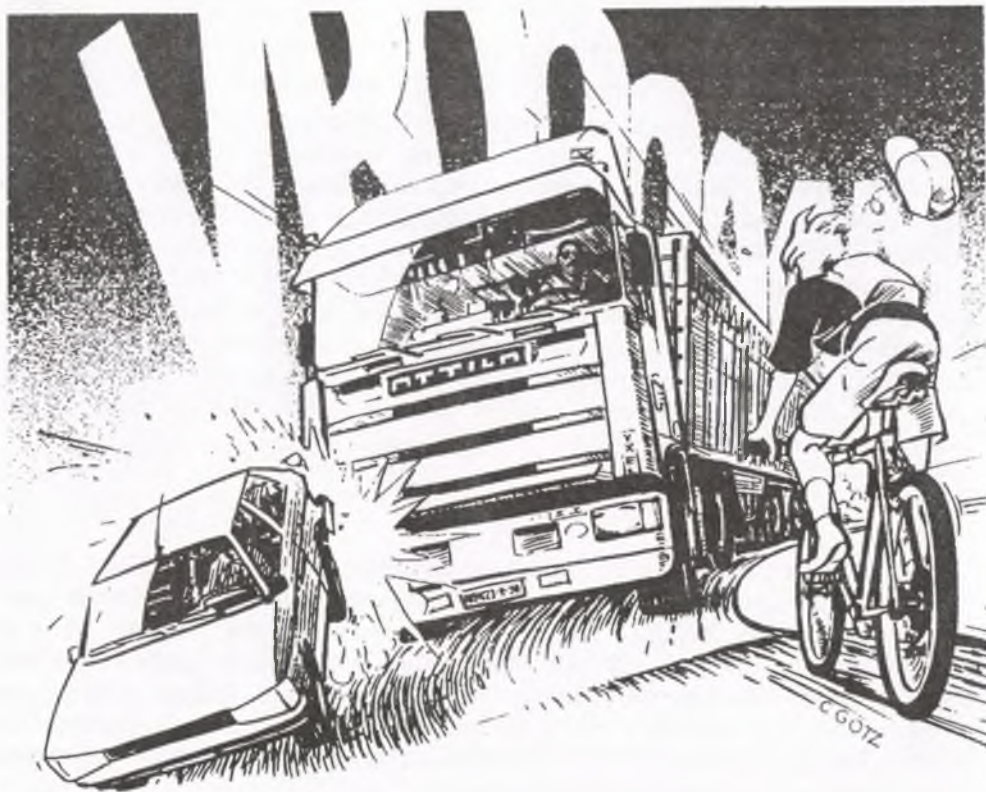
Knapp einen Drittel macht heute die Verschmutzung der Luft mit ozonbildenden Stickoxiden durch die schweren Lastwagen aus: 36'000 von 118'000 Tonnen. Mangels Katalysatoren und durch die wachsende Zahl der Lastwagen wird diese Umweltbelastung noch deutlich zunehmen. Das BUWAL errechnete für das Jahr 2000 total nur noch 65'000 Tonnen NO_x-Emissionen durch den Verkehr. Davon kommen aber 40'000 Tonnen, also fast zwei Drittel von den schweren Lastwagen. Und es steht bereits fest, dass das BUWAL unter- und nicht übertreibt. Denn es ging davon aus, dass sich die Zahl der schweren Lastwagen und Sattelschlepper im Jahr 2000 bei 50'000 stabilisieren würde. Bereits heute gibt es aber 58'500 Fahrzeuge dieser Kategorie.

M wie Masshalten

Die 28-Tonnen-Limite hat gezeigt, dass gesetzliches Masshalten in der Lage ist, Schäden zu verhindern. Der Gütertransit durch die Schweiz spielt sich wegen dieser Beschränkung zu 90 Prozent auf der Schiene ab. Oesterreich transportiert - mit 38 Tonnen-Limite - gerade noch 24 Prozent mit der Bahn. Mit horriblen Lärm- und Luftqualitäts-Folgen. Einmal erhöht, sind solche Limiten nicht mehr zu senken. Die Beschränkung auf 2.30 m bei den Camions hat uns bisher vor überbreiten und vor EG-LKWs wenigstens auf Nebenstrassen bewahrt.

Die häufigsten Unfallursachen bei Nutzfahrzeugen 1988

Ursache	Getötete	Verletzte	nur Sachschaden
Unaufmerksamkeit	36	622	2229
Nicht angepasste Geschwindigkeit	33	372	912
Missachtung des Vortrittes	25	576	1041
Unvorsichtiges Rückwärtsfahren	6	58	563
Ueberholen	6	129	284
Angetrunkenheit	6	59	145
Unvorsichtiger Spurwechsel	3	36	416
Zu nahes Aufschliessen	2	137	577
Vorschriftswidriges Kreuzen	2	35	228
Andere	30	561	1813
Total	149	2585	8208



N wie Nutzen

Nutzfahrzeuge sind nützlich, solange sie in ein vernünftiges Verkehrskonzept eingebettet sind. Das heisst: für die Güterversorgung im Nahbereich der LKW, für die Güterversorgung auf grosse Distanzen die Bahn. Die Erhöhung der Normbreite ist ein Schritt in die falsche Richtung: es wird attraktiver, auch auf weite Distanzen die Güter per Camion zu transportieren. Die ökologisch fatale Spirale dreht sich ein weiteres Mal: billige Transportpreise beim LKW führen zum Abbau der Bahn-Güterangebote. Das wiederum bringt noch mehr Güter auf die Strasse, und das schliesslich bedeutet, dass die Bahn weitere Güterzentren schliessen muss undsowweiter. Für die Bahn bleiben schliesslich einige wenige subventionierte Transporte, die das LKW-Gewerbe mangels Rendite sowieso nicht haben will.

O wie Opfer

Der Nutzfahrzeugverkehr fordert überproportional viele Opfer unter den schwächeren Verkehrsteilnehmern. Und das sind eigentlich alle. Die folgende Statistik umfasst nur die Verletzten und Toten bei zwei beteiligten Objekten. Die Gesamtzahl der tödlichen Opfer bei Unfällen mit Lastwagenbeteiligung (inklusive Selbstunfälle) liegt um rund zwei Dutzend höher.

Beteiligte Objekte 1989	Verletzte	Tote
Nutzfahrzeug/Personenwagen	1'242	66
Nutzfahrzeug/Motorrad	314	22
Nutzfahrzeug/Velo/Mofa	488	40
Nutzfahrzeug/Fussgänger	248	29

P wie Portemonnaie

Breitere Lastwagen erfordern breitere Strassen. Und Strassenbau kostet Geld. Wenn von 20'000 Kilometern Nebenstrassen, die heute nicht 2.50 m-geeignet sind, 11'000 ausgebaut werden, erfordert das 15.5 Mio. Quadratmeter neu asphaltierte Flächen. Kostenpunkt bei heute gängigen 200 Franken Kosten pro Quadratmeter: 3.1 Milliarden Franken. Rund eine Milliarde kommt für Kunstbauten, zB Brückenverbreiterungen dazu, eine halbe Milliarde kosten besonders teure Ausbauten auf Berg- und Pass-Strassen. Alles in allem: 4.6 Milliarden Franken, damit der Gütertransport auf der Strasse gegenüber der Bahn (nochmals) gestärkt wird. Nicht alles kann aus Treibstoffzöllen bezahlt werden. Denn viele Nebenstrassen gehören den Gemeinden. Anders ausgedrückt: die Verbreiterung der



Begegnung der ungleichen Art (oben). Das Fahrrad samt Kinderanhänger weicht angesichts der Dimensionen des Camions teilweise in die Wiese aus.

Selbst wenn der Fussgänger (unten) ganz am Rande der trottoirlosen Nebenstrasse läuft, muss der Lastwagen weit auf die Gegenfahrbahn ausweichen, wenn er jenen nicht gefährden will. Beim 2.50 m-Lastwagen sind das dann nochmals 20 cm mehr.



Lastwagen finanziert zu einem guten Teil das Portemonnaie des Steuerzahlers.

Q wie Quantität

Während sich bis zur Abstimmung kaum schlüssig beweisen lässt, wieviele 2.50-Lastwagen es wirklich gibt, ist eines sicher: es wird immer ein Quantum an 2.30 m-Lastwagen geben. Baustellenfahrzeuge sind oft auch im Ausland nur 2.30 m breit. Und die Belleferung enger Gässchen in Innenstädten ist technisch mit den schwerfälligen, breiten Camions nicht machbar. Sicher ist aber auch, dass sich mit der Gesetzesänderung die Zahl der breiten Camions zulasten der schmaleren erhöhen würde. Und weil auf diese Weise die Wettbewerbsbedingungen für den Strassengütertransport ganz allgemein verbessert werden, muss mit tausenden von zusätzlichen 2.50 m-Lastwagen gerechnet werden.

R wie Regelkonformität

Der Velo- der PW-, aber auch der Lastwagenverkehr unterliegen Regeln, dh Gesetzen, Verordnungen, Weisungen. Erfahrungsgemäss fährt ein Velo nicht allzulange ungebüsst ohne Nummer herum. Und erfahrungsgemäss geraten Schnellfahrer im PW früher oder später in eine Radarfalle. Ebenso erfahrungsgemäss brauchen LKW-Fahrer mit entsprechenden Kontrollen der Polizei kaum zu rechnen. Die Regelkonformität wird im LKW-Verkehr selten bis nie überprüft. Tempomessungen gibt es praktisch nicht, obwohl die Camions vor allem auf der Autobahn fast durchgängig die Limiten missachten. Und obwohl Tempo-Überschreitungen auch ohne Radarmessungen mithilfe des eingebauten Fahrtenschreibers nachträglich leicht kontrolliert werden könnten. Viele Regeln wie der vorgeschriebene Mindestabstand zwischen Camions ausserorts von 100 m (!) sind den Lastwagenchauffeuren nach einigen Jahren Praxis oft nicht einmal mehr bekannt.

S wie Strassenbreite

Ein 2.50 m breiter Camion ist mit ausgeklappten Spiegeln fast 3 m breit. Damit zwei dieser Ungetüme bei den heute üblichen Geschwindigkeiten kreuzen können, muss die Fahrbahn mindestens 6.25 m breit sein. Ausbauten heutiger schmalere Strassen haben gefährliche Nebeneffekte: bei 6.25 m Breite können PKWs gefahrlos mit 100 km/h kreuzen. Auch wenn sie das dank Höchstgeschwindigkeitsregelungen nicht dürften. Aber für das Fahrverhalten ebenso entscheidend wie Tempolimiten sind Ausbaustandards der Strassen. Die angeblich läppischen 20 cm verdrängen



Der Vergleich einer normalen Strassenkarte (oben) mit der vom Bundesamt für Polizeiwesen herausgegebene Karte für die mit 2.50 m breiten LKWs befahrbaren Strassen macht es deutlich: noch viele Nebensträsschen in idyllischen Landschaften können verbreitert und begradigt zu LKW-Pisten ausgebaut werden. Zu wessen Vorteil? Der Kartenvergleich macht auch sichtbar, dass alle grossen Ortschaften mit nennenswertem LKW-Verkehr schon heute per 2.50-m-Lastwagen angefahren werden können. Die Beibehaltung der jetzigen Regelung verhindert somit keineswegs den Ausbau des kombinierten Verkehrs.

wirksam Fussgänger, Velofahrer, Kinder und Betagte von diesen schneller gemachten Verkehrswegen.

T wie Transport-Paletten

Auf die Ladebrücke eines 2.50 m-Fahrzeuges können mehr 1.20 m breite Transportpaletten geladen werden als auf die eines 2.30 m-Lastwagens. Das ist praktisch das einzige nachvollziehbare Argument der Befürworter einer breiteren Norm. Nur: nach ihren eigenen Angaben existieren bei weitem genügend Lastwagen, welche für diese Paletten eingerichtet sind. Denn nur ein Bruchteil der Güter wird auf diesen Paletten transportiert. Die Paletten können auch nur dann nebeneinander geladen werden, wenn sie ganz präzis gestapelt sind. Im Normalfall sind Lastwagen aber sowieso nie bis zum Rand gefüllt. Eine Elektrowatt-Studie über den Lastwagenverkehr 1989 um Zürich herum ergab das Resultat, dass jeder zweite Lastwagen **leer** rumfährt.

U wie Unterfahrschutz

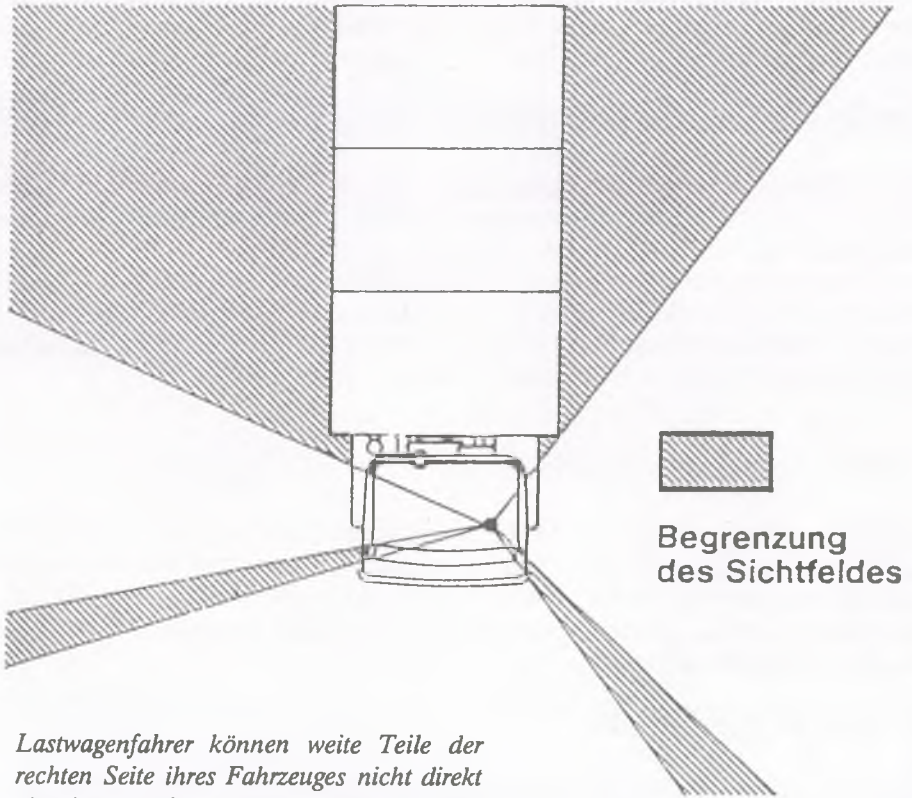
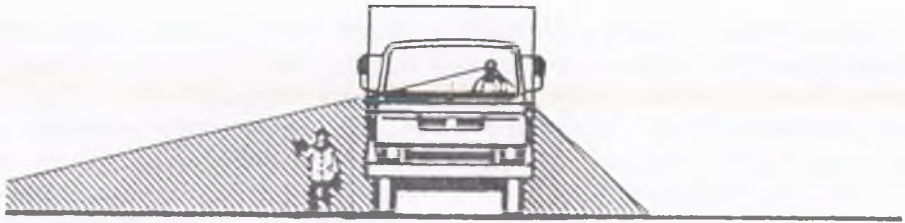
Um Unfälle zwischen Lastwagen und Velofahrern zu minimieren, gibt es ein seit Jahrzehnten bekanntes technisches Mittel: den Unterfahrschutz. Er besteht aus einer tief herabgezogenen Verkleidung des offenen Raumes zwischen den Achsen bzw. den Achsen und den Aufbauten bei Camions. Zu Fall gebrachte Velofahrer und Fussgänger haben eine wesentlich erhöhte Chance, nicht buchstäblich unter die Räder zu geraten. Der Unterfahrschutz kommt im Vorschlag zum revidierten Gesetz nicht vor.

V wie Versorgungslücken

Die Befürworter der neuen Breitennorm versuchen den Bewohnern abgelegener Gebiete Angst zu machen. Ohne Zustimmung zur Verbreiterung sei ihre Versorgung gefährdet. Dabei funktioniert die Versorgung heute mit den bloss 2.30 m breiten Camions offensichtlich bestens. Warum sollte das denn anders werden?

W wie Wirtschaft

Für die Schweizer Volkswirtschaft spielt es praktisch keine Rolle, ob die 2.50 m breiten Lastwagen auch noch auf 11'000 km Nebenstrassen verkehren dürfen oder nicht. Nachteile ergäben sich durch die Gesetzesänderung eher für die kleinen Transporteure, Vorteile für die Grossen. Zusätzliche Schwierigkeiten könnten den inländischen Karrosserie-Herstellern erwachsen, die im Bereich der 2.30 m-Fahrzeuge bisher eine fast



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.


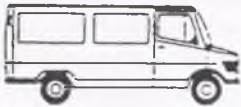


unangefochtene Nischen-Stellung innehatten. Mit dem Rückgang der 2.30 m-Fahrzeuge kämen ausländische Massenhersteller hier eher zum Zug.

Z wie Zahlenwidersprüche

Ueber die wirkliche Zahl der bereits 2.50 m breiten Camions in der Schweiz gibt es widersprüchliche Angaben. Das hängt damit zusammen, dass eine militärische und nicht eine zivile Stelle (Bundesamt für Transporttruppen) die Aufstellung macht und sich nicht in die Karten gucken lassen will. Gemäss diesen unüberprüfbaren BATT-Zahlen verkehren in der Schweiz von total 58'494 schweren Lastwagen und Sattelschleppern 39'325 (= 67.2 Prozent) mit einer Breite von über 2.30 m. Dem stehen allerdings die Zahlen des Verbandes der Schweizerischen Automobilimporteure VSAI entgegen. Bis zum Jahr 1988 wurden diesen Angaben gemäss grundsätzlich immer mehr 2.30 m breite Fahrzeuge in Verkehr gesetzt. 1978 zum Beispiel 2'797 von 5'131, was 54.1 Prozent entspricht. Erstmals 1989 gab es geringfügig mehr schwere Lastwagen und Sattelschlepper über 2.30 m, nämlich 50.2 Prozent. Schleierhaft bleibt im Vergleich mit den BATT-Zahlen, wie jahrzehntelang regelmässig mehr 2.30 m breite Fahrzeuge in Verkehr gesetzt werden können, und am Schluss plötzlich zwei Drittel doch 2.50 m breit sind. Die Antwort könnte darin liegen, dass die Angaben des BATT auf Eigendeklaration der Lastwagenhalter beruhen.

Sie haben seit zwei Jahren unter Federführung ihres Verbandes ASTAG das Interesse, die Bevölkerung glauben zu machen, es gebe jetzt schon sozusagen nur noch 2.50 m breite Camions.

Lastwagenunfälle im Kanton Bern 1989

Beteiligte Objektarten	Beteiligte Objekte	Fahrzeuge	%-Anteil
	469	6'507	7.2
	646	22'630	2.8
	11'899	369'781	3.2
	611	487'684	0.1



Links ein herkömmlicher 2.30 m-LKW, rechts ein 2.50 m-Camion. Der Unterschied ist auch ohne Zentimetermass sichtbar. Die Dimensionen wachsen im übrigen in alle Richtungen: **höher, breiter, länger, und damit auch immer schwerer.** Diese bereits seit längerem anhaltende Tendenz hat aber nicht zu weniger, sondern zu mehr LKW-Verkehr geführt.

Argumente der Lastwagenlobby im Parlament

"Die Gesetzesrevision bringt eigentlich in der Praxis gar nichts Neues, es ist eine Legalisierung des mehrjährigen Zustandes, zu dem wir im europäischen Verbund einfach gezwungen waren."

● Albert Rüttimann, CVP AG

So direkt hat es noch niemand zugegeben: dass nämlich die ganze Gesetzesübertreterei offiziell von jenen geduldet wird, die eigentlich auf die Einhaltung des Rechts zu schauen hätten.



"... und erhielten z.B. die Angabe, es sei kein einziger Unfall aus den letzten Jahren bekannt, der auf die Fahrzeugbreite von 2,50 m zurückzuführen sei."

● Walter Zwingli, FDP SG

Kunststück: die Unfallstatistik verschweigt ja bei den Nutzfahrzeugen, wie breit die betroffenen Camions waren. Was kein Wunder ist, da nicht einmal zweifelsfrei bekannt ist, wieviele 2.50 m breite Fahrzeuge es überhaupt gibt. Offensichtlich hat niemand ein Interesse gehabt, zuhanden der Öffentlichkeit festzustellen, wie gefährlich (oder ungefährlich) die 2.50 m-Fahrzeuge wirklich sind.



"Es ist normal, dass wir uns in Sachen Verkehr dem Ausland anpassen."

● Claude Massy, Liberale Fraktion, VD

Nach dem Motto: erst die Lastwagenbreite, dann die Länge, dann die Gewichte...



"Zu den Vorteilen, die in der Botschaft des Bundesrates breit ausgeführt worden sind, müssen die vier folgenden Punkte hervorgehoben werden: erstens werden in der Schweiz keine 2,30 m breiten Nutzfahrzeuge mehr gebaut. Diese Fahrzeuge müssen deshalb im Ausland eingekauft werden, mit massiven Aufpreisen."

● Claude Massy, Liberale Fraktion, VD



Jeder 5. Lastwagen nicht in Ordnung

Basel. NoZ. 19 Prozent von insgesamt 52 bei einer gestrigen Schwerverkehrskontrolle geprüften Lastwagen beanstandet.

Lastwagen in Altstadtgasse steckengeblieben

tom. Ein holländischer 28-Tonnen-Sattelzuganhänger ist am Donnerstag nachmittag in der Strehlgasse in Zürich I mit einer Ladung Blumen steckengeblieben. Das Fahrzeug konnte nach rund drei Stunden endgültig befreit werden. Die Blumen hätten beim Jelmoli abgeholt werden sollen, der ortsunkundige Fahrer wollte

Chauffeur eingeknickt – Stau auf der N 1

pkb. Am Freitag kurz vor 7 Uhr ereignete sich auf der Autobahn N 1, Bern-Kirchberg, bei der SBB-Baustelle in Dietlikon ein schwerer Selbstunfall.

auf dem rechten Fahrstreifen liegen. Während der Bergung und den umfangreichen Rettungsarbeiten leitete die Polizei den Verkehr auf der N 1 ab.

31-jähriger Velofahrer von Lastwagen getötet

Ein 31-jähriger Velofahrer ist am Montagmorgen in Dietlikon von einem Lastwagen überrollt worden. Er starb an den Verletzungen. Wie die Kantonspolizei mitteilte, war der Fahrer auf dem rechten Fahrstreifen liegend von einem Lastwagen überrollt worden.

Lastwagen auf Gegenfahrbahn: Autolenkerin getötet

Eine korrekt fahrende Autolenkerin am Dienstagmorgen in Dietlikon wurde von einem Lastwagen auf der Gegenfahrbahn überrollt und getötet. Die Kantonspolizei teilte mit, dass die Lenkerin auf dem rechten Fahrstreifen liegend von einem Lastwagen überrollt worden sei.

TP 25.4.90

Auch im Ausland werden selbstverständlich 2.30 m-Fahrzeuge gekauft, und damit auch für die viel grösseren Märkte dort produziert. Beispiele Mercedes Vierachser 3335 K/38.5; IVECO Dreifachser 330.30 H; Volvo Intercooler 19-Tonner FS 10-38/4x2; DAF 16-Tonner FA 1900 DNS undsonst. Von zahlreichen Fahrzeugen gibt es zwei oder mehr Varianten, die sich lediglich durch die Breite der Aufbauten unterscheiden. Auch 2.60 m breite Fahrzeuge, wie sie in diversen EG-Staaten zugelassen sind, haben im Normalfall keine andere Fahrgestelle, Kabinen oder Bodenfreiheit.



"Drittens, was die Sicherheit im Strassenverkehr anbelangt, würden breitere Lastwagen weder beim Kreuzen noch beim Ueberholen grosse Schwierigkeiten bereiten, weil die Stabilität der 2,50 m breiten Fahrzeuge durch den niedriger gelegenen Schwerpunkt ein präziseres Fahren erlaubt."

● Claude Massy, Liberale Fraktion, VD

Wenn alle Lastwagenschauffeure der gleichen Ansicht sind und mit ihren breiteren Lastwagen wegen angeblich präziserer Fahrmöglichkeit noch schneller fahren, dann Gnade uns allen...



"In Gesprächen mit verschiedenen Transportunternehmern ist mir die Problematik der Lastwagenbreite klar dargelegt worden. Alle Gesprächspartner haben mir bestätigt, dass es ihnen nicht um Abkürzungen, also um den kürzesten Weg für Transit- und Fernverkehr über Nebenstrassen und ungeeignete Wege gehe, sondern um die Möglichkeit, ohne administrativen Aufwand für Lieferung und Entsorgung sowie für Personentransport mit 2,50 m breiten Fahrzeugen Strassen zu befahren, die für diese Breite noch nicht zugelassen sind."

● Hans Ruckstuhl, CVP SG

Und was sollen dazu die Anwohner solcher Abkürzungs-Nebenstrassen sagen, die heute darunter leiden, dass die Polizei diese zahlreichen illegalen Fahrten nicht ahndet?



"Was vor allem ins Gewicht fällt: Die Ladung wird unsicher, wenn nicht die ganze Ladungsbreite ausgenützt werden kann. In den



Breitere Lastwagen stellen eine grössere Gefahr für Dachvorsprünge, Erker, Scheunentore dar: die 2.50 m-Camions müssen – wie im Bild unten – weiter auf die Gegenfahrbahn ausweichen. Oben: beschädigte Dachrinne in Herzogenbuchsee.



Kurven kann die Ladung rütteln, und das kann zu Unfällen führen."

● Albert Rüttimann, CVP AG

Der physikalische Sachverstand bei diversen Parlamentartern lässt beim Thema Lastwagen schwer zu wünschen übrig. Wenn Ladungen rutschen können, müssen sie fixiert werden, egal ob sie seitlich zehn oder dreissig Zentimeter rutschen. Wenn Lastwagentransporte so gefährlich wären, die das NR Rüttimann bei den 2.30 m-LKWs hier schildert, müssten sie grundsätzlich verboten werden.



"Fremdenverkehrsorte, die ausschliesslich durch Nebenstrassen erschlossen sind, werden durch die heutige Regelung benachteiligt. Wenn eine Sonderbewilligung besteht, dürfen die Ortschaften nur von 2,50 m breiten Gesellschaftswagen befahren werden. Wie der Bundesrat in seiner Botschaft richtig festhält, werden diese Orte deshalb vielfach gemieden. Das fällt um so stärker ins Gewicht, als es sich bei den erwähnten Ortschaften meistens um wirtschaftlich schwache und für öffentliche Verkehrsmittel nur ungenügend erschlossene Gebiete handelt."

● Theodor Schnider, CVP LU

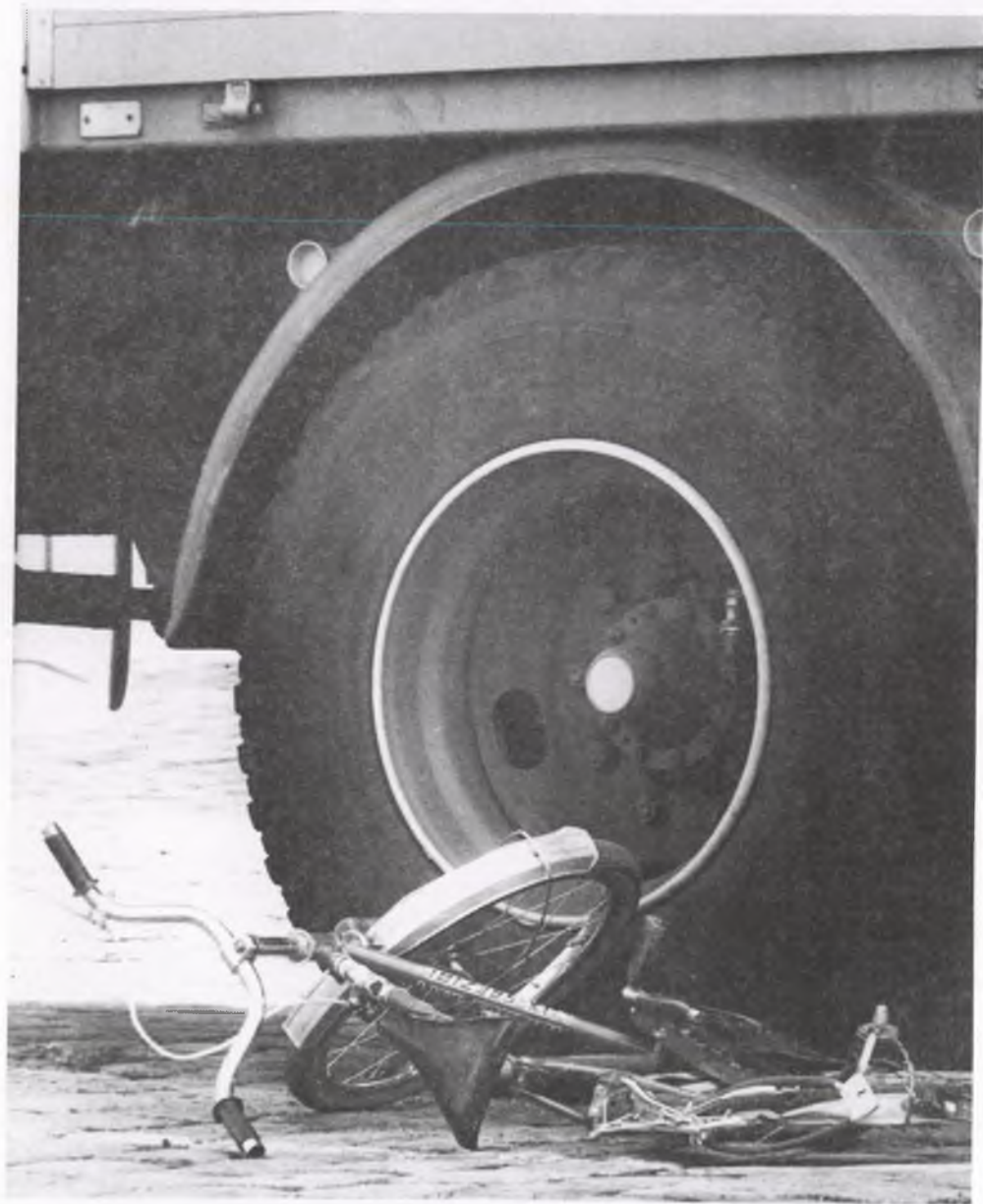
*Im vom Schwerverkehr noch mehr geplagten Oesterreich sieht man es anders. Da sind **mehr** Cars und Lastwagen ein Grund, die Ferienorte unattraktiver zu machen. Wer will denn schon dort Ruhe und Erholung suchen, wo die Busse zu Dutzenden oder Hunderten ihre Ladungen in die Orte erglissen. Der Erfolg der autofreien Kurorte in der Schweiz zeigt, dass das hier nicht anders ist.*



"Von diesen umständlichen Anpassungen sind insbesondere technische Einrichtungen wie Lenkung und Bereifung betroffen; die Sicherheit dieser Fahrzeuge wird dabei nachweisbar vermindert."

● Jürg Scherrer, ohne Fraktionszugehörigkeit, BE

Die höchste Spurweite von in der Schweiz lieferbaren LKWs weisen die schweren 2,50 m breiten Camions von Scania auf: genau 2.096 m. Kein einziger LKW hat also nur deswegen eine schmalere Spur, weil die Höchstbreite auf 2.30 m beschränkt ist.



"Ich bin für 2,50 m, gebe aber zu, dass mir Lastwagenungetüme hier und da unsympathisch sind."

● Walter Frey, SVP ZH

Ohne Kommentar

Bestelltalon für zusätzliche Materialien für den Abstimmungskampf

- Anzahl Faltprospekte
- Anzahl Kleber 71 x 50 mm
- Anzahl Sets Kleinplakate DIN A3

Die Materialien werden in kleinen bis mittleren Mengen gratis abgegeben.

Bestellungen an:

**Komitee gegen breitere Lastwagen
Postfach
3360 Herzogenbuchsee**

Solange Vorrat liefert die IG Velo Basel, Postfach 105, 4011 Basel, 2.50 m breite Papiermessbänder mit aufgedruckten Argumenten als Material für Standaktionen gratis.