

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE FÜR EIN ZEITGEMÄSSES STRASSENVERKEHRSGESETZ
Presseausschuss, Postfach 5835, 3001 Bern, Tel. 031/44 23 64

An die Deutschschweizer Medien

Bern, 16. Juli 1990

Sehr geehrte Damen und Herren

Zusammen mit der "Interessengemeinschaft Velo" hat der "Verkehrs-Club der Schweiz" das Referendum gegen die Aenderung des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr (SVG) ergriffen. Es kommt deshalb am 23. September dieses Jahres zu einer Volksabstimmung über diese Vorlage.

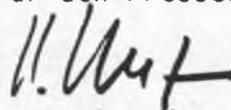
Im Hinblick auf diesen Termin ist das "Schweizerische Aktionskomitee für ein zeitgemässes Strassenverkehrsgesetz" gegründet worden (siehe beiliegendes Communiqué). Die über 70 darin vereinigten eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier setzen sich aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und der Gemeindeautonomie für diese Vorlage ein, die auch von europapolitischer Bedeutung ist.

Aufgabe dieses Pressedienstes wird es sein, den Standpunkt der Befürworter des neuen Strassenverkehrsgesetzes im Verlaufe der nächsten Wochen zu verdeutlichen - und wenn nötig auf Ungereimtheiten in der Argumentation der Gegner aufmerksam zu machen.

Wir danken Ihnen für die Unterstützung im bevorstehenden Abstimmungskampf und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

Für den Presseausschuss:


Hanspeter Merz

WENIGER STRESS IM STRASSENVERKEHR

von Hanspeter Merz, Pressechef der CVP der Schweiz

Die am letzten Wochenende veröffentlichten Resultate von Messungen des Verkehrs-Clubs der Schweiz zeigen: mehr als die Hälfte der Lastwagenfahrer, die auf den Schweizer Autobahnen und ausserorts auf Hauptstrassen verkehren, halten sich offenbar nicht an die geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen. Eine am vergangenen Sonntag von der Verkehrspolizei des Kantons Zürich durchgeführte Kontrolle bei 115 Reiseautos hat ergeben, dass jeder vierte der überprüften Chauffeure die vorgeschriebene Ruhezeit nicht eingehalten hat. Meldungen über zu schnelle Lastwagenfahrer und übermüdete Buschauffeure sind beunruhigende Meldungen für alle Verkehrsteilnehmer. Sie machen deutlich, dass es mit der Sicherheit im Strassenverkehr nicht zum besten bestellt ist. Und dass deshalb eine Aenderung des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr aktueller denn je ist. Mit einem JA in der Volksabstimmung vom 23. September dieses Jahres können die Voraussetzungen für weniger Risiken und mehr Sicherheit im schweizerischen Strassenverkehr geschaffen werden.

Mehr Sicherheit im Strassenverkehr

Die Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist eines der Hauptanliegen des neuen Strassenverkehrsgesetzes. So soll in Zukunft jemandem, der eine Blutprobe vereitelt, automatisch der Fahrausweis entzogen werden. Wer mit einem Fahrschüler unterwegs ist, muss nicht nur seit mindestens drei Jahren im Besitz eines gültigen Fahrausweises sein, sondern neu auch das 23. Altersjahr vollendet haben. Neufahrer, die den Verkehr gefährden, sollen eine Zusatzausbildung absolvieren müssen. Und, was im Zusammenhang mit den oben erwähnten Beispielen von besonderer Bedeutung ist: "Der Bundesrat kann verbieten, dass der Lohn berufsmässiger Motorfahrzeugführer nach der zurückgelegten Fahrstrecke, der beförderten Gütermenge oder ähnlichen Leistungen berechnet wird". Ein Verbot

dieses sogenannten "Akkordlohnes", der die Berufschauffeure oft unter Termindruck stellt, kann wesentlich dazu beitragen, dass die gesetzlichen Bestimmungen in bezug auf Höchstgeschwindigkeiten, Ladekapazitäten und Ruhezeiten besser eingehalten werden - und dass weniger gestresste Chauffeure unterwegs sind: im Interesse aller Verkehrsteilnehmer.

VCS im Widerspruch

Das neue Strassenverkehrsgesetz stellt in verschiedener Hinsicht eine ausgewogene und zeitgemässe Lösung dar. Allein schon die vorgesehenen Bestimmungen zur Verbesserung der Sicherheit im Strassenverkehr rechtfertigen seine Annahme. Die Tatsache, dass der VCS einerseits auf Missstände im Verkehrsbereich aufmerksam macht und andererseits ein Gesetz bekämpft, das erwiesenermassen Abhilfe bei den kritisierten Zuständen schaffen kann, ist ein Widerspruch, der bis zum Abstimmungstermin vom 23. September wohl nicht aus der Welt zu schaffen ist.

(48 Zeilen, 65 Anschläge)

Die Schweiz ist keine Verkehrsinsel

Lautstark fordern linke und grüne Kreise seit längerem immer wieder die Förderung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere auf dem Sektor der Warentransporte. Ausgerechnet ihr sonstiges Sprachrohr in Verkehrsfragen, der VCS, will nun mit seinem Referendum gegen die Revision des Strassenverkehrsgesetzes dem kombinierten Verkehr Schiene/Strasse Knüppel zwischen die Beine werfen.

Das neue Strassenverkehrsgesetz bringt in zahlreichen Bereichen wichtige Neuerungen. So soll etwa durch das Verbot von Akkord-Löhnen für Berufsschauffeure oder durch die Verschärfung der Strafpraxis im Bereich "Alkohol am Steuer" eine Steigerung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Auf dem Gebiet Verkehrsplanung sieht das revidierte Gesetz eine weitgehende Beteiligung der betroffenen Gemeinden vor. Daneben enthält es noch zahlreiche andere Verbesserungen im Bereich Ausbildung, Verkehrssicherheit und Versicherung.

Das Gesetz sieht in einem konkreten Fall auch die Anpassung veralteter technischer Normen an die in ganz Europa geltenden vor. Die Höchstbreite für Lastwagen soll nicht mehr wie bis anhin 2,3 Meter, sondern neu 2,5 Meter betragen. Ursprünglich war die kleinere Breite einmal als Schutzmassnahme für die Schweizer Industrie vorgesehen gewesen. FBW, Saurer und Berna bauten ihre Lastwagen in dieser Breite. Mit Saurer ist aber auch der letzte Schweizer Produzent vom Markt verschwunden, die Lastwagen müssen von ausländischen Produzenten gekauft werden und weisen eine Normbreite von 2,5 Metern auf.

Die Einführung dieser neuen Norm wird allerdings das Bild auf unseren Strassen nicht verändern: Schon heute sind sieben von zehn im Verkehr stehenden Lastwagen 2,5 Meter breit. Im Bereich öffentlicher Verkehr finden sich kaum noch schmalere Fahrzeuge. Das hat neben der Tatsache, dass diese Wagen aus dem Ausland importiert werden müssen, seine Ursache auch darin, dass Verpackungsmittel und Verladeanlagen heute praktisch weltweit auf die Fahrzeugbreite von 2,5 Metern ausgelegt sind. Wenn nun der VCS gegen diese Anpassung Amok läuft, setzt er sich gleichzeitig dafür ein, dass der Huckepack-Verkehr aus Schweizer Sicht nie wird funktionieren können. Aus dem einfachen Grund, weil alle Transportcontainer eben nur von den 2,5 Meter breiten Lastwagen transportiert werden können.

Der VCS will mit müden Argumenten einmal mehr gegen den bösen bösen Strassenverkehr angehen. Dass er damit auch gegen den öffentlichen Verkehr und den von ihm selber geforderten Ausbau des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse angeht, kümmert ihn offenbar nichts. Es kümmert ihn auch nichts, wenn er die Schweiz damit einmal mehr ins Abseits stellt. Unsere Verkehrspolitik und insbesondere unser Festhalten am Lastwagenhöchstgewicht von 28 Tonnen hat in Europa schon genügend Aerger hervorgerufen. Wir sind schliesslich - nicht nur im Bereich Verkehr - keine Insel und mehr auf Europa angewiesen als Europa auf uns. Es gilt deshalb schon allein unter diesem Aspekt die Revision des Strassenverkehrsgesetzes anzunehmen, den Totengräbern des Verkehrs vom VCS eine deutliche Absage zu erteilen.

Matthias Stadelmann

Strassenverkehr – ein überflüssiges Referendum!

Von Jens Lundsgaard-Hansen, Pressechef SVP

Sobald die 20 cm beschlossene Sache waren, war auch das Referendum beschlossene Sache: die Rede ist vom revidierten Strassenverkehrsgesetz, das die allgemein zulässige Lastwagenbreite von 2,30 auf 2,50 Meter erhöht. Den Kampf um die 20 cm haben der VCS und die IG Velo angetreten – es ist ein Kampf gegen jene europäische Normbreite für Lastwagen, auf welche die Lastwagenproduktion, Container des kombinierten Verkehrs und Palette abgestimmt sind.

1958 sah der Strassenverkehr anders aus als heute. Kein Wunder also, dass Bundesrat und Parlament das Strassenverkehrsgesetz aus diesem Jahr einer Revision unterzogen haben. Die Lastwagenbreite, die das Referendum ausgelöst hat, ist nur eine Aenderung unter vielen; das Referendum des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS) und der Interessengemeinschaft Velo (IG Velo) stellt allerdings sämtliche Anpassungen in Frage.

Zeitgemässes Gesetz schaffen

Das Ziel der Revision heisst knapp gefasst "zeitgemässes Strassenverkehrsgesetz". Eine Auswahl: im Sinne des Umweltschutzes soll in Zukunft über Treibstoffverbrauch und Lärm von Fahrzeugen informiert werden. Unter dem Titel Verkehrssicherheit lässt sich z.B. die Bestimmung fassen, dass Begleiter von Lernfahrten neu 23 Jahre alt und seit drei Jahren im Besitz des Führerscheins sein müssen. Wer die Blutentnahme (Alkohol) vereitelt, muss in Zukunft mit Führerausweisentzug rechnen. Auch eine technische Aenderung verdient besondere Aufmerksamkeit: drei-achsige Lastwagen mit einer Antriebsachse sollen in Zukunft statt 19 Tonnen 22 wiegen können. In Praxis bedeutet dies das Ende eines umweltpolitisch und wirtschaftlich völlig unsinnigen Zustandes: ausländische Cars könnten so in der Schweiz auch legal vollbesetzt statt halbleer verkehren.

Streit um 20 cm

Doch der Stein des Anstosses in den Augen der grüingefärbten Referendumsträger ist eindeutig die Erhöhung der Lastwagenbreite von 2,30 auf 2,50 Meter. Ihre Argumente:

breitere Lastwagen würden die Verkehrssicherheit gefährden (Velofahrer und Fussgänger) und dazu führen, dass schmale Strassen ausgebaut werden müssen. Dem ist entgegenzuhalten: die erhöhte Gefährdung der Velofahrer durch breitere Lastwagen lässt sich ebensowenig beweisen wie das Gegenteil. Beim Ueberholen von Zweiradfahrzeugen ist ohnehin grösste Vorsicht am Platz. Mit Bestimmtheit sind aber breitere Lastwagen insofern sicherer, als sie einen tieferen Schwerpunkt haben und deshalb die Spur besser halten. Und: schon heute sind mindestens 40 Prozent der Lastwagen 2,50 Meter breit, im Normalfall übrigens auch der Bus der städtischen Verkehrsbetriebe und das Postauto. Es geht im revidierten Gesetz lediglich um die allgemeine und "bewilligungsfreie" Zulassung der breiteren Fahrzeuge. Im Falle der Strassenverbreiterung: eine Flut von Bauarbeiten ist keineswegs anzunehmen. Denn dort, wo tatsächlich unpassierbare Engnisse oder zu schmale Strassen sind, kann wie bisher problemlos ein Fahrverbot ab einer gewissen Breite signalisiert werden – genau gleich wie bei der Fahrzeughöhe oder beim Gewicht.

Unsinnig in jeder Beziehung

Das Referendum entpuppt sich bei näherem Zusehen jedoch auch aus anderen Gründen als völlig unsinnig. Lastwagen sind im übrigen Europa 2,50 Meter breit. Der Streit um 20 cm wirkt neben anderen und echten Problemen der Schweiz mit Europa – z.B. 40-Tonnen-Korridor – ganz einfach lächerlich. Sollte das Referendum durchkommen, würden die europäischen Verkehrsminister zu Recht mehr als nur ein Fragezeichen setzen. Denn die 20 cm haben es in sich: 2,50 Meter sind die Norm für die europäische Lastwagenproduktion (die Schweiz hat keine eigene mehr), so dass die Schweizer teurere Sonderanfertigungen bestellen müssen (Mehrpreis pro Fahrzeug: 20'000 bis 50'000 Franken). 2,50 Meter sind aber auch die Norm für die Container des kombinierten Verkehrs Schiene–Strasse, den gerade der Schweizer Verkehrsminister Adolf Ogi seinen europäischen Kollegen so schmackhaft machen möchte. Und nach den 2,50 Metern richten sich auch die Standardmasse der Transportpalette: ein Lastenzug mit 2,50 Metern Breite transportiert 34, jener mit 2,30 Metern nur 26 Palette – auch dies ein ökologischer Unsinn sondergleichen.

Man kann es drehen und wenden, wie man will: der VCS und die IG Velo haben mit ihrem Referendum wohl nicht eigentlich die Breite, sondern den Lastwagen an sich im Visier. Obschon dieser Lastwagen bzw. Bus oder Car für den Transport und die Verteilung von Gütern und Personen nach wie vor unschätzbare und unersetzbare Dienste leistet. Besonders, wenn Schweizer Lastwagen dank der Breite von 2,50 Metern sogar für den von der Schweiz geforderten kombinierten Verkehr tauglich werden...

Ja zu mehr Verkehrssicherheit

Alle sprechen von breiteren Lastwagen, als ob davon das Heil der Schweiz abhinge. Dass aber in der bevorstehenden Abstimmung über die Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) noch ganz andere Punkte zur Diskussion stehen, scheint nur den wenigsten geläufig zu sein.

So sieht das neue SVG unter anderem vor, dass künftig der Begleiter eines Fahrschülers nicht nur seit drei Jahren im Besitz eines gültigen Fahrausweises sein muss, sondern darüberhinaus auch noch das 23. Altersjahr zurückgelegt haben muss. In der Tat spielt nämlich die charakterliche Reife der Begleitperson eine ebensogrosse Rolle wie seine eigene Praxis.

Dieser Revisionspunkt ist ohne Zweifel zu begrüßen. Denn wie oft sieht man auf den Strassen irgendwelche jugendlichen Begleiter im Auto sitzen, die ihrer Verantwortung in keiner Art und Weise gerecht werden. Gerade derartige neue Vorschriften tragen dazu bei, die Verkehrssicherheit auf unseren Strassen zu heben und das Leben von Menschen zu schützen. Nur macht man darüber nicht soviel Aufheben und hängt es vor allem nicht an die grosse Glocke.

Und was machen die Gegner der SVG-Revision? Ueber die Breite der Lastwagen verschwenden sie massenhaft Druckerschwärze und wollen einer breiten Oeffentlichkeit begreiflich machen, dass sich die Ablehnung eines ganzen Reformpaketes nur wegen eines einzigen Punktes lohne.

Da stellt sich in der Tat die Frage: Sollen jahrelange Bemühungen um mehr Verkehrssicherheit nur wegen eines einzigen Punktes wirklich scheitern? Wer so argumentiert, muss sich jedenfalls der grossen Verantwortung bewusst sein, die er auf sich lädt. Er muss sich darüber im klaren sein, dass er mit einem Nein zum vorgeschlagenen Revisionswerk des Strassenverkehrsgesetzes so zentrale Anliegen wie die Neuordnung der Lernfahrten mit einem Federstrich zunichte macht und der Verkehrssicherheit einen denkbar schlechten Dienst erweist.

Gerade solche Bestimmungen wie diejenige über Lernfahrten machen deshalb deutlich, dass die vorgesehene SVG-Revision die Zustimmung einer breiten Oeffentlichkeit verdient. Helfen wir mit einem Ja, dieses Ziel zu verwirklichen.

Schweizerisches Aktionskomitee

FÜR EIN ZEITGEMÄSSES STRASSENVERKEHRSGESETZ

In Bern hat sich ein Schweizerisches Aktionskomitee gebildet, welches die am 23. September zur Abstimmung gelangende Revision des Strassenverkehrsgesetzes unterstützt. Das Aktionskomitee stellt fest, dass die Vorlage keineswegs nur unter dem Blickwinkel der Fahrzeugbreite gesehen werden darf, wie das die Gegner tun. Es geht bei der Revision vor allem darum, das Strassenverkehrsgesetz den heutigen Gegebenheiten anzupassen. So enthält die Vorlage neben Bestimmungen zur Fahrzeugbreite auch wichtige Aspekte für vermehrte Sicherheit im Strassenverkehr sowie für besseren Umweltschutz.

Dem Aktionskomitee, welchem mehr als 70 eidgenössische Parlamentarierinnen und Parlamentarier aus allen bürgerlichen Parteien angehören, steht ein Co-Präsidium vor mit den Nationalräten P. Aliesch (FDP, Chur), G. Coutau (Lib., Genf), O. Hess (SVP, Roggwil TG) und A. Rüttimann (CVP, Jona AG). Das Sekretariat des Aktionskomitees ist beim Schweizerischen Gewerbeverband in Bern.

Das Aktionskomitee wird die Öffentlichkeit laufend über den Inhalt der Gesetzesrevision informieren und auch Referenten für Veranstaltungen vermitteln.

(21 Zeilen, 65 Anschläge)

AKTIONSKOMITEE FUER EIN ZEITGEMAESSES STRASSENVERKEHRSGESETZ

Co-Präsidium

NR Hess Otto (SVP)
NR Rüttimann Albert (CVP)
NR Aliesch Peter (FDP)
NR Coutau Gilbert (Liberale)

Mitglieder

NR Allenspach Heinz (FDP)
NR Antille Rosemarie (FDP)
NR Aregger Manfred (FDP)
NR Auer Felix (FDP)
NR Aubry Geneviève (FDP)
NR Biel Walter (Unabhängig)
NR Blocher Christoph (SVP)
NR Bonny Jean-Pierre (FDP)
NR Breml Ulrich (FDP)
SR Bühler Robert (FDP)
NR Büttiker Rolf (FDP)
NR Cavadini Adriano (FDP)
SR Cavadini Jean (Liberal)
NR Cevey Jean-Jacques (FDP)
NR Cincera Ernst (FDP)
NR Cotti Gianfranco (CVP)
SR Cottier Anton (CVP)
NR Couchepin Pascal (FDP)
NR Daepf Susanna (SVP)
SR Daniöth Hans (CVP)
NR Darbellay Vital (CVP)
SR Delalay Edouard (CVP)
NR Dietrich Franz (CVP)
NR Dubois Marcel (FDP)

NR Ducret Dominique (CVP)
NR Etique Pierre (FDP)
NR Feigenwinter Hans-Rudolf (CVP)
NR Fischer Theo (CVP)
NR Fischer Theo (SVP)
NR Fischer Ulrich (FDP)
SR Flückiger Michel (FDP)
NR Frey Claude (FDP)
NR Frey Walter (SVP)
NR Friderici Charles (Liberal)
NR Früh Hans-Rudolf (FDP)
SR Gautier André (Liberal)
NR Giger Titus (FDP)
NR Graf Hans-Ulrich (SVP)
NR Gros Jean-Michel (Liberal)
NR Gysin Hans Rudolf (FDP)
NR Hänggi Peter (CVP)
SR Hänsenberger Arthur (FDP)
NR Hari Fritz (SVP)
NR Hess Peter (CVP)
NR Hildbrand Franz-Joseph (CVP)
NR Hösli Fritz (SVP)
NR Houmard Marc-André (FDP)
SR Huber Hans Jörg (CVP)
NR Humbel Beda (CVP)
SR Hunziker Bruno (FDP)
NR Jeanneret François (Liberal)
NR Jung Franz (CVP)
NR Keller Anton (CVP)
NR Kohler Raoul (FDP)
SR KÜchler Niklaus (CVP)
NR Kühne Josef (CVP)
SR Kündig Markus (CVP)
SR Lauber Daniel (CVP)
NR Loeb François (FDP)
NR Leuba Jean-François (Liberal)
NR Luder Paul (SVP)

NR Martin Paul-René (FDP)
NR Mauch Rolf (FDP)
NR Mühlemann Ernst (FDP)
NR Müller Reinhard (SVP)
NR Nebiker Hans-Rudolf (SVP)
NR Neuenschwander Willi (SVP)
NR Oehler Edgar (CVP)
NR Paccolat Monique (CVP)
NR Perey André (FDP)
NR Philipona Jean-Nicolas (FDP)
SR Reichmuth Xaver (CVP)
NR Reimann Maximilian (SVP)
SR Reymond Hubert (Liberal)
SR Rhyner Kaspar (FDP)
SR Rüesch Ernst (FDP)
NR Rutishauser Paul (SVP)
NR Rychen Albert (SVP)
NR Savary Jean (CVP)
NR Savary Pierre (FDP)
NR Scheidegger Urs (FDP)
NR Schmidhalter Paul (CVP)
NR Schnider Theodor (CVP)
SR Schönenberger Jakob (CVP)
NR Schwab Heinz (SVP)
NR Segmüller Eva (CVP)
SR Seiler Bernhard (SVP)
NR Spoerry Vreni (FDP)
NR Steinegger Franz (FDP)
NR Stucky Georg (FDP)
NR Theubet Gabriel (CVP)
NR Tschuppert Karl (FDP)
SR Uhlmann Hans (SVP)
NR Wanner Christian (FDP)
NR Weber Karl (FDP)
NR Wellauer Hermann (CVP)
NR Wyss Paul (FDP)
SR Ziegler Oswald (CVP)
SR Zimmerli Ulrich (SVP)
NR Zölch Elisabeth (SVP)
NR Zwingli Walter (FDP)