

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

An die Deutschschweizer Medien

Bern, 20. August 1990

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit bemerkenswerter Beharrlichkeit malen die Gegner des neuen Strassenverkehrsgesetzes immer wieder die "neue" Nutzfahrzeug-Höchstbreite an die Wand - und "vergessen" in ihrem geradezu missionarischen Eifer gänzlich, dass mit der neuen Gesetzesvorlage eine Vielzahl von anderen zeitgemässen Neuerungen im Strassenverkehr auf dem Spiel stehen. Die Autoren unseres vorliegenden Pressedienstes - darunter FDP-Nationalrat Ulrich Fischer (AG) und CVP-Nationalrat Théo Portmann (GR) - zeichnen mit ihren Beiträgen ein ganzheitliches Bild der Abstimmungsvorlage vom 23. September.

Dass aber auch die von den SVG-Gegnern verteuflte neue 2.50-Meter-Norm gewichtige Vorteile aufweist, möchten wir Ihnen im Verlauf einer Pressekonferenz zeigen. Diese findet am Freitag, 7. September 1990, im Raum Bern statt (Abfahrt mit Bus vor Bundeshaus: 11.45 Uhr, Rückfahrt: ca. 12.00 Uhr).

Wir laden Sie hiermit herzlich zu dieser Veranstaltung ein und würden uns freuen, Sie am 7. September bei uns begrüssen zu dürfen.

Mit freundlichen Grüssen

Für den Presseausschuss:


Hanspeter Merz

Beilage erwähnt

Zeitgemässe Neuerungen nicht verhindern!

Zur SVG-Revision von Nationalrat Ulrich Fischer, Seengen

Zusammen mit den Energievorlagen hat das Schweizer Volk am 23. September 1990 auch über eine Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) befinden. Damit soll dieses Gesetz an neue Entwicklungen im Strassenverkehr angepasst werden.

Fortschrittliche Anpassungen

Auf dem Gebiet der Sicherheit wird die Bestimmung ergänzt, wonach der Begleiter eines Fahrschülers nicht nur seit drei Jahren im Besitz des Fahrausweises sein soll, sondern auch das 23. Altersjahr vollendet haben und somit eine gewisse Reife aufweisen muss. Die Vereitelung der Blutprobe - so eine weitere Bestimmung - hat künftig obligatorisch den Fahrausweisentzug zur Folge. Der Bundesrat soll die Kompetenz erhalten, den Leistungslohn für Berufsschauffeure zu verbieten und schliesslich werden Radarwarngeräte verboten. Im Sinne des Umweltschutzes will man dem Bundesrat die Kompetenz zur Feststellung und Veröffentlichung des Treibstoffverbrauchs von Motorfahrzeugen einräumen. Zu den technischen Vorschriften, die an das europäische Recht angeglichen werden, gehört auch die generelle Festlegung der Höchstbreite von Motorfahrzeugen auf 2,5 m. Schliesslich soll im Sinne des Föderalismus ein Beschwerderecht der Gemeinden gegen Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet geschaffen werden. Anfechtbar sind Entscheide des Kantons oder des Bundesrates.

Es ist somit ein ganzes Bündel fortschrittlicher Anpassungen, die mit dem Referendum in Frage gestellt wurden, keineswegs

lediglich die Fahrzeugbreite, die allein Gegenstand der öffentlichen Auseinandersetzung ist.

Gegenargumente nicht stichhaltig

In erster Linie wird geltend gemacht, eine generelle Anpassung der Höchstbreite von Nutzfahrzeugen von 2,3 m auf 2,5 m bedeute eine vermehrte Gefährdung von Fussgängern und Velofahrern. 70 % der Fahrzeuge sind aber bereits heute 2,5 m breit, vor allem auch die öffentlichen Busse, die PTT-Fahrzeuge und die Kehrrichtabfuhr. Die meisten dieser Vehikel zirkulieren in Agglomerationen, also dort, wo eine allfällige Gefährdung am ehesten in Frage kommen könnte. Eine Aenderung des bisherigen Zustandes wird dort aber so oder so nicht eintreten.

Auch die Behauptung, Ortschaften und Landschaften, die bisher vom Schwerverkehr verschont geblieben seien, würden durch zusätzlichen Verkehr belastet, geht fehl. Mehr als zwei Drittel des Strassennetzes sind heute schon für 2,5 m breite Fahrzeuge offen. Mit der generellen Einführung der neuen Fahrzeugbreite werden bisher übliche Spezialregelungen und Ausnahmen vermieden. Strassen, die indessen für diese Fahrzeuge zu schmal sind, können ohne weiteres mit entsprechenden Beschränkungen belegt werden.

Irrig ist auch die Auffassung, die Neuregelung führe zu einer Förderung statt zu einer Behinderung von Strassentransporten. Bahntransporte eignen sich ohnehin nur für grössere Distanzen. Diese wären aber auf der Strasse bereits heute mit 2,5 m breiten Fahrzeugen ausführbar. Die Neuregelung hat in dieser Hinsicht keine Auswirkung, dagegen bliebe die Versorgung jener Gebiete, vor allem kleiner Gemeinden erschwert, die keinen Bahnanschluss haben.

Wichtige Gründe für 2,5 m

Mit der Angleichung der Fahrzeugbreite an die internationale Norm kann die Schweiz eine mögliche Konzession zugunsten einer europäischen Rechtsvereinheitlichung machen. Dieses Vorgehen stärkt die Position unserer Unterhändler in Brüssel und legitimiert diese, in der Frage des Höchstgewichtes die schweizerische Position weiterhin wirksam zu vertreten.

Die Anpassung der Fahrzeugbreite auf 2,5 m stellt auch eine nützliche Umwelt- und Energiesparmassnahme dar, weil sie eine Optimierung der Auslastung des Laderaums der Fahrzeuge bedeutet. Ein Lastenzug von 2,5 m Breite kann 34 statt nur 26 Palette aufnehmen, das heisst, es braucht 1/4 weniger Fahrzeuge, um die gleiche Warenmenge zu transportieren. Schliesslich sind nur 2,5 m breite Fahrzeuge für den Einsatz im kombinierten Verkehr tauglich, weil das Normmass von Containern und Wechselbehältern 2,4 m beträgt.

Mit dem Referendum wird eine Revision des SVG in Frage gestellt, welche wesentliche Verbesserungen auf dem Gebiet der Sicherheit, des Umweltschutzes, der Technik und der Gemeindeautonomie bringt. Wir haben deshalb allen Grund, diesen Neuerungen zuzustimmen und bei der SVG-Revision ein Ja in die Urne zu legen.

Ja zum neuen Strassenverkehrsgesetz:

Mit der internationalen Entwicklung Schritt halten

Von CVP-Nationalrat Dr. Théo Portmann, Chur

Keinen Konfront, sondern Kooperation suchten Bundesrat und Parlament mit dem internationalen Strassentransport-Gewerbe. Deshalb revidierte das Parlament das Strassenverkehrsgesetz, setzte die Höchstbreite für Nutzfahrzeuge auf 2 Meter 50 fest und liess die überholte Schweizer Norm von 2 Meter 30 fallen.

Für diese Geste der Zusammenarbeit im europäischen Güter-Tausch auf der Strasse geben wir wenig preis. Sie ist das mindeste, was wir Europa anbieten können – Europa, das nach einem 40-Tonnen-Strassenkorridor für den Schwerverkehr durch die Alpen ruft und eine zweite Strassentunnelröhre am Gotthard fordert.

Doch der Verkehrs-Club der Schweiz und die Interessengemeinschaft Velo laufen gegen diese minimale Geste an Europa Sturm. Sie haben das Referendum ergriffen. Ein paar Sektionen der SP Schweiz sowie des Landesrings und mit ihm der World Wildlife Fund unterstützen es. Die Referendumsträger brachten 80'000 Unterschriften zusammen, aber nur fünfeinhalb Prozent davon kommen aus der Westschweiz; die Städtelandschaften um Bern, Zürich und Basel brachten ihnen den Hauptharst.

Der Aufruf zum Widerstand gegen Europas Flachländer und ihren Gütertausch mit normal breiten Lastwagen durch die Alpen ist ein Appell gegen die Vernunft. Denn 70 Prozent der Nutzfahrzeuge, die durch die Schweiz fahren, sind bereits 2 Meter 50 breit. Alle unsere Strassen, die eine solche Fahrzeugbreite nicht vertragen, sind für den 2 Meter 50 breiten Normalverkehr gesperrt. Die Anpassung ist also ein rechtlicher Hintab-Vollzug der tatsächlichen schweizerischen Durchschnittsverhältnisse. Der Argumenten-Korb der Referendumsträger eignet sich nicht, um den Verkehr auf Europas Strassen zu schmälern.

Eine Chance für die Bahn

Unser Beitrag zur europäischen Verkehrspolitik muss ohnehin zurückhaltend sein, und bisweilen ist er zwangsläufig verweigernd. Das erfordert politisches Degenfech-

ten nach den Denkgesetzen, nicht bloss emotionale Trotzreaktionen in einem Bereich, in dem wir alle Nachbarn treffen. Das Argument der Referendumsträger, dass 2 Meter 30 breite Nutzfahrzeuge noch erträglich seien, während 2 Meter 50 breite Nutzfahrzeuge unsere Fussgänger und Velofahrer in unerträglicher Weise gefährdeten, ist unbrauchbar. Die geringfügig breiteren Cars und Camions haben eine bessere Stabilität und sind im Strassenverkehr für alle Beteiligten sicherer. Die Unfallstatistik führt kein Ereignis auf die grössere Breite eines involvierten Nutzfahrzeuges zurück. Wenn wir 2 Meter 50 breite Cars und Camions auf unseren Strassen zulassen, konkurrenzieren wir damit nicht ungewollt den Bahnverkehr. Denn Container und Wechselbehälter haben weltweit eine Breitenorm von 2 1/2 Metern. Mit unserem 2 Meter 30 breiten Spezialmass behindern wir vielmehr unser eigenes Verkehrsziel: den reibungslosen Uebergang zwischen Strasse und Schiene im Kombi-Schwerverkehr zu garantieren.

Rollen ohne künstliche Hemmnisse

Unsere 2-Meter-30-Vorschrift kommt aus der Trickkiste des "Heimatschutzes". Damit wollten wir unsere heimischen Nutzfahrzeugbauer Saurer, Berna und FBW vor der ausländischen Konkurrenz bewahren. Doch die ausländische Konkurrenz hat diese trotz unserem "Griff unter die Arme" in die Knie gezwungen. Es gibt keine Schweizer Nutzfahrzeugbauer mehr.

Wenn ein Schweizer Transporteur ein 2 Meter 30 breites Nutzfahrzeug aus dem Ausland bestellt, zahlt er dafür rund 50'000 Franken Zuschlag für die Minderbreite. Wenn er das Fahrzeug kauft, muss er den Mehrpreis auf die Transportkosten schlagen und verliert schon damit die gleiche Bewerber-Chance mit seiner ausländischen Konkurrenz. Die 2-Meter-30-Vorschrift schützt damit die schweizerischen Transportunternehmen nicht vor ausländischer Konkurrenz, sondern benachteiligt sie. Und sie bestraft uns Konsumenten. Um das zu vermeiden, kauft der Schweizer Transportunternehmer gar kein 2 Meter 30 breites Nutzfahrzeug mehr, sondern holt sich eine Ausnahmegewilligung für ein 2 Meter 50 breites Fahrzeug.

Es wäre unsinnig, eine ausgediente Schutznorm, die gegen die ausländische Konkurrenz nicht getaugt hat, mit dem Argument zu "mumifizieren", sie habe sich dafür gegenüber unseren Fussgängern und Velofahrern bewährt. Die Entwicklung des Strassenverkehrs in Europa läuft anders. Wir können kein Strassenverkehrsrecht gegen den Kontinent erlassen. Wir nehmen teil am Gütertausch Europas und haben diesen so zu kanalisieren, dass er Land, Leute und Mitwelt schont. Die freien Europäer müssen sich und ihre Güter auf unserem Kontinent ohne künstliche Hemmnisse verschieben können.

Ein Ja zum neuen Strassenverkehrsgesetz am 23. September sorgt dafür, dass unser Nutzverkehr auf der Strasse vernünftig abrollt.

Einmal mehr hat der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) mit dem Referendum gegen die Revision des Strassenverkehrsgesetzes sein wahres Gesicht, respektive die Widersprüchlichkeit seiner Verkehrspolitik, gezeigt. Offiziell wehrt er sich gegen die Anpassung der Höchstbreite von Lastwagen an die heutigen europäischen Normen. Und damit auch gegen die Anpassung des Gesetzes an die heutigen Gegebenheiten. Mehr als 70 Prozent aller heute schon fahrenden Schweizer Lastwagen sind mehr als 2,3 Meter breit. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs sind es sogar fast 100 Prozent. Die Mehrzahl der Lastwagen der PTT sind heute schon 2,5 Meter breit, desgleichen die neuen Armeelastwagen.

Hätte die Zwängerei des VCS Erfolg, würde dies, der schlechteren Auslastung der Lastwagen wegen, theoretisch den Einsatz von einem Viertel mehr Lastautos und Bussen zur Bewältigung des heutigen Gütervolumens erfordern.

Das Referendum widerspricht aber auch noch anderen VCS-Forderungen: Seit langem fordert er immer wieder laut und deutlich eine verstärkte Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Es erscheint nun wie ein schlechter Witz, dass ausgerechnet die Containerterminals und Verlageanlagen der Bahnen auf das europäische Normmass von 2,5 Metern ausgelegt sind. Frachtcontainer für internationale Transporte lassen sich nur mit 2,5 Meter breiten Lastwagen verschieben. Mit seinem Referendum zum revidierten Strassenverkehrsgesetz stellt sich der VCS indirekt also auch gegen den Ausbau des kombinierten Güterverkehrs.

Der VCS widerspricht sich in einem weiteren Punkt: Lautstark beklagt er sich, dass mehr als die Hälfte aller Lastwagenchauffeure sich auf unseren Autobahnen nicht an die Höchstgeschwindigkeiten halten würde. Mit seinem Referendum zum revidierten SVG stellt er sich aber gleichzeitig unter anderem auch gegen eine neue Bestimmung, die den Leistungslohn für Berufschauffeure verbieten will. Damit könnten diese weitgehend vom Zeitdruck befreit werden und müssten nicht mehr immer "auf dem letzten Zacken" fahren. Ein echter Beitrag zu Hebung der Verkehrssicherheit, würde man, ausser offensichtlich beim VCS, überall meinen.

Angesichts dieser Widersprüche liegt die Vermutung auf der Hand, dass der VCS eigentlich gar nicht gegen die breiteren Lastwagen, sondern gegen den Strassenverkehr in seiner Gesamtheit antritt. Mit dieser erneuten Zwängerei soll einmal mehr Unsicherheit und Verwirrung gestiftet, die Verkehrspolitik der Regierung in Misskredit gebracht werden. Bezeichnenderweise bringt der VCS jedoch den Mut nie auf, seine Ziele und seine Ansichten einer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik zum Beispiel in Form einer ausformulierten Initiative offen auf den Tisch zu legen. Wohlwissend, dass das Schweizervolk einem solchen trüben Ausblick kaum je zustimmen würde. Mit einem deutlichen Ja zum revidierten Strassenverkehrsgesetz kann der Stimmbürger am 23. September dem VCS bereits jetzt mitteilen, dass er von seiner Art, Verkehrspolitik zu betreiben, nichts hält.

Mehr Mitsprache der Gemeinden - Ja zum Strassenverkehrsgesetz

Im Bereich des Strassenverkehrs verfügen die Kantone bisher über recht weitgehende Kompetenzen. Es ist ihnen beispielsweise möglich, verschiedene einschränkende Massnahmen wie "Einbahnstrasse", "Stop" oder Geschwindigkeitsbeschränkungen zu verordnen. Dass durch solche Massnahmen weite Teile der Bevölkerung betroffen sein können, liegt auf der Hand.

Mit der im revidierten Strassenverkehrsgesetz neu vorgesehenen Ergänzung von Artikel 3 Absatz 4 sollen nun die Gemeinden im kantonalen Verfahren und in solchen vor dem Bundesrat zur Beschwerde berechtigt sein, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden.

Diese Ergänzung ist sinnvoll. Sie liegt im Trend hin zur Gemeindeautonomie, die ja letztlich einen Ausfluss des Föderalismus darstellt, um den uns viele Staaten beneiden. Wohlgermerkt: Nicht immer ist der Föderalismus gut. Aber in diesem Bereich des Strassenverkehrs ist er ohne Zweifel am Platz.

Dadurch, dass die Gemeinde aufgrund der neuen Bestimmung das Gesamtinteresse ihrer Bevölkerung besser wahrnehmen kann, erfahren die Gemeindeautonomie, und damit auch der Föderalismus, wie erwähnt eine Stärkung. Zum anderen aber kann es durchaus sein, dass das Gesamtinteresse der Gemeindebevölkerung im Widerspruch zu einer kantonalen Entscheidung steht. Mit der neuen ergänzenden Bestimmung soll diesem Umstand Rechnung getragen werden. Zudem weisen die Gemeinden heute schon ein Beschwerderecht im Raumplanungs- oder Umweltschutzgesetz auf. Es ist also nur folgerichtig, ihnen dieses Beschwerderecht auch auf dem Gebiet des Strassenverkehrs zu geben.

Wie andere Revisionspunkte auch dient diese ergänzende Bestimmung der Hebung der Verkehrssicherheit. Die Gemeinde ist nämlich dem Ball am nächsten. Sie kann rasch und wirkungsvoll eine Massnahme einleiten oder eben verhindern.

Solche Vorhaben, gegen die im Ernst niemand etwas einwenden kann, könnten bei einer Ablehnung der SVG-Revision nicht realisiert werden. Wollen wir das wirklich? mit Sicherheit nicht! Mit einem Ja zum Reformwerk des Strassenverkehrsgesetzes haben wir es in der Hand, dafür zu sorgen, dass solche einzelnen Bestimmungen nicht tote Buchstaben bleiben, sondern mit dazu beitragen, dass wir über ein lebendiges, der Wirklichkeit angepasstes Gesetz verfügen.