

Komitee gegen breitere Lastwagen
Postfach
3360 Herzogenbuchsee

Printmedien/ Radio und
Fernsehen

Zürich, 13. August 1990

SVG-Referendum - Pressedienst 3

Sehr geehrte Damen und Herren,

In der laufenden Diskussion um die umstrittene Verbreiterung der Lastwagen ist die Frage nach dem Ausmass nötiger Ausbauten von Nebenstrassen und deren Kosten bis anhin unbeantwortet geblieben. Wieviele Strassen ausserorts gibt es überhaupt? Welche sind für 2.50 m breite Fahrzeuge geöffnet? Mit welchen Kosten ist zu rechnen? Wie gross wäre der Landverbrauch?

Mit dem vorliegenden Pressedienst möchten wir diese Fragen beantworten. Die Ergebnisse können, dies sei vorausgeschickt, als spektakulär bezeichnet werden. Sie wurden mit Hilfe der neusten Publikationen des Bundes sowie mit bestehendem Kartenmaterial des Bundesamtes für Landestopographie sowie der Hallwag Strassenkarte für den Schwerverkehr erarbeitet.

Für Auskünfte und weitere Angaben stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.
Mit freundlichen Grüssen für das Komitee gegen breitere Lastwagen



Erich Willi, Co-Präsident

für Rückfragen: -Erich Willi, Tel. 01/ 262 19 66
-Hans-Kaspar Schiesser, Tel. 063/61 51 51

Kurzfassung

Breitere Lastwagen brauchen breitere Strassen

Die generelle Zulassung von 2.50 m breiten Lastwagen bedeutet für einen Grossteil der Nebenstrassen deren Verbreiterung. Der zusätzliche Landbedarf entlang von rund 11000 km Nebenstrassen beträgt 1500 Hektaren. Die Kosten für diese Anpassung und die Sanierung von zu schmalen Brücken und Engstellen summieren sich auf weit über 4 Milliarden Franken. Aufzukommen haben dafür zum grössten Teil die Steuerzahler und die Automobilisten.

Diese Angaben zu den Auswirkungen einer Annahme der SVG-Revision am 23. September macht das zur Bekämpfung der Vorlage gegründete Komitee gegen breitere Lastwagen. Sie basieren auf einer detaillierten Analyse der neusten statistischen Unterlagen und der Strassenkarte des Bundesamtes für Landestopographie. Der Ausbau von 11000 km Nebenstrassen bewirkt aber nicht nur einen grossen Kulturlandschaftsverlust und verursacht hohe Kosten, sondern ist auch bezüglich der Verbesserung der Verkehrsorganisation und der Verkehrssicherheit kontraproduktiv:

- Ausgebaute Nebenstrassen werden zu Abkürzungen für Lastwagen.
Weisen die Nebenstrassen einen ähnlichen Ausbaustandard wie die Hauptstrassen auf, ist die Gefahr ihres Missbrauchs als Schleichwege gerade durch Lastwagen nicht von der Hand zu weisen. Die Kanalisierung und Begrenzung des Schwerverkehrs auf Hauptachsen wäre nicht mehr aufrechtzuerhalten.
- Breitere Strassen sind schnellere und attraktivere Strassen.
Gemäss allen Erfahrungen nehmen mit zunehmendem Ausbaustandard die Geschwindigkeiten zu. Die Nebenstrassen entwickeln sich daher zu zusätzlichen Gefahrenquellen für schwächere Verkehrsteilnehmer.

Die Finanzierung des flächendeckenden Nebenstrassenausbaus erfolgt einerseits via Verkehrsabgaben und Treibstoffzölle durch die Automobilisten und andererseits via allgemeine Steuermittel durch die Steuerpflichtigen.

Nach Auffassung des Komitees gegen breitere Lastwagen beschert die generelle Zulassung breiterer Lastwagen der Schweiz zusätzlichen Landverschleiss, weniger Verkehrssicherheit und eine massive Subventionierung des Transportgewerbes durch Steuerpflichtige und Automobilisten.

SVG-Referendum - Pressedienst 3

Verfasser: Erich Willi

4.6 Milliarden für gefährlichere Strassen?

In der Schweiz gibt es heute gemäss Bundesamt für Raumplanung 45'000 km Ausserorts-Strassen. Darin enthalten sind Nationalstrassen, kantonale Autobahnen und Autostrassen, sowie die 1.-Klass-, 2.-Klass- und 3.-Klassstrassen, wie sie das Bundesamt für Landestopographie unterscheidet. Von den rund 18'000 km 3.-Klassstrassen haben rund 10'000 keine Verbindungsfunktion und sind weder heute noch in Zukunft dem allgemeinen Verkehr zugänglich. Das dem motorisierten Verkehr allgemein zugängliche Strassennetz ausserorts ist somit 35'000 km lang.

Davon sind heute 42% für Lastwagen bis 2.50 m Breite geöffnet. Dies hat eine Analyse des Komitees gegen breitere Lastwagen mit Stichproben in drei verschiedenen Regionen der Schweiz ergeben:

- Jura-Mittelland (Saignelégier - La-Chaux-de-Fonds - Neuchâtel)
- Mittelland-Voralpen-Alpen (St. Gallen - Appenzellerland - Toggenburg)
- Mittelland (Aarau - Wohlen - Sursee)

Die drei Planausschnitte gewährleisten ein repräsentatives Bild des schweizerischen Strassennetzes (Grundlage: Schwerverkehrs-Karte des Hallwag-Verlags).

Damit ergibt sich folgende Verteilung nach Strassenklassen und zugelassenen Breiten:

Strassenklasse	zugelassene Breite		zusammen
	- 2.30 m	- 2.50 m	
Nationalstrassen	0 km	1'470 km	1'470 km
Kant. Autobahnen/Autostrassen	0 km	230 km	230 km
1.-Klassstrassen	400 km	4'000 km	4'400 km
2.-Klassstrassen	12'000 km	9'000 km	21'000 km
3.-Klassstrassen	8'000 km	0 km	8'000 km
Total	20'400 km (58%)	14'700 km (42%)	35'100 km (100%)

Heute sind also 58% oder 20'000 km von 35'000 km Ausserorts-Strassen für 2.50 m breite Lastwagen gesperrt.

Die generelle Zulassung von 2.50 m breiten Lastwagen würde, von wenigen Ausnahmen abgesehen, die Oeffnung dieser 20'000 km Nebenstrassen für breitere Lastwagen bedeuten.

Eine neue Normbreite für Tausende von Kilometern Nebenstrassen

Die ehemalige Gemeindestrasse, welche Schwyz mit Steinen verbindet, ist 1985 vom Bundesrat in den Rang einer Hauptstrasse aufklassiert worden. Sie ist darum seither auch für breite Lastwagen geöffnet. Die typische 2.-Klassstrasse mit einer Fahrbahnbreite von 4 bis 5 m "ist für den heutigen Verkehr nicht mehr vollständig genügend", wie es in einem Ingenieurbericht des Bezirkes Schwyz von 1989 heisst. Deshalb wird die frischgebackene Hauptstrasse Stück um Stück auf mindestens 6 m Fahrbahnbreite ausgebaut. Der Lastwagenverkehr auf dieser Strasse nimmt laufend zu und die Rufe von besorgten Eltern nach mehr und beidseitigen Trottoirs werden lauter und lauter. Die breitere Strasse ist schneller und gefährlicher geworden.

Eine kleine, typische Geschichte, die sich nach Annahme der SVG-Revision landauf landab wiederholen dürfte. Wie häufig? Welcher Teil der 20'000 km Nebenstrassen wäre für breitere Lastwagen zu wenig breit?

Das Bundesamt für Landestopographie macht folgende Angaben zur Breite der Strassen ausserorts:

- 1.-Klassstrassen mind. 7 m breit
- 2.-Klassstrassen 4 - 7 m breit
- 3.-Klassstrassen 2.5 - 4 m breit

Damit sich zwei Lastwagen mit einer Breite von 2.50 m mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h kreuzen können, muss die Fahrbahn 6.25 m breit sein (EAE 85). Diese Anforderung erfüllen die 1.-Klassstrassen bereits (Tab. S. 1: 400 km). Von den 12'000 km 2.-Klassstrassen ist ein Teil bereits genügend breit (Annahme 4000 km), der andere Teil (8'000 km) muss um durchschnittlich 1 m verbreitert werden. Das ergibt 8 Mio m² zusätzliche Strassenfläche. Die dem allgemeinen Verkehr geöffneten 3.-Klassstrassen (8'000 km) bleiben zum grösseren Teil für 2.50 m brei-

te Lastwagen gesperrt (Annahme 5'000 km). Die verbleibenden 3'000 km müssen um durchschnittlich 2.50 m verbreitert werden. Das ergibt 7.5 Mio m² zusätzliche Asphaltfläche.

Zusammen beträgt der zusätzliche, direkte Landbedarf infolge der breiteren Lastwagen 15,5 Mio m² oder 1550 Hektaren.

Dabei sind die vielen Brücken, Unterführungen und Engstellen, die ebenfalls an die neue Normbreite von 6.25 m angepasst werden müssten, noch nicht berücksichtigt. Die Strassenkarte 1 : 200'000 des Bundesamtes für Landestopographie 1988 liefert die nötigen Informationen. Die Durcharbeitung nach Kantonen hat ergeben, dass 150 Brücken und 100 speziell gekennzeichnete Engstellen zu sanieren wären. Die vielen zu schmalen und zu niedrigen Unterführungen sind dabei noch unberücksichtigt. Im Anhang sind zusätzlich besonders aufwendige Sanierungen von Bergstrassen und Pässen aufgelistet.

Diese Anpassungsarbeiten würden zweifellos viel Zeit beanspruchen. Bei jedem einzelnen Sanierungsvorhaben fände die neue Normbreite ihre Anwendung. Die Nebenstrassen bekämen ein neues Aussehen, Stück um Stück. Für die breiteren Lastwagen.

Autofahrer und Steuerpflichtige zahlen Milliarden wegen breiteren Lastwagen

Gemäss Auskünften von verschiedenen Strassenfachleuten kostet ein Quadratmeter neue Strassenfläche rund 200.- Franken. Die Asphaltierung der 15,5 Mio m² zur Anpassung der Nebenstrassen an die breiteren Lastwagen würde also 3,1 Milliarden Franken kosten. (Darin sind zusätzliche Aufwendungen für Kunstbauten etc. noch nicht enthalten)

Die Anpassung einer Brücke oder einer Engstelle wird vorsichtig mit je 4 Mio Franken veranschlagt (Aktuelle Beispiele aus den Kantonen ZH, ZG und AG: je 5 Mio Franken). Die Anpassung der 150 Brücken und 100 Engstellen käme somit auf eine runde Milliarde zu stehen.

Der Oeffnung verschiedener Bergstrassen und Pässe für breitere Lastwagen gingen besonders aufwendige Ausbauten voran. Die Kosten dafür werden pauschal mit bescheidenen 500 Mio Franken veranschlagt (Das abgelehnte Ausbauprojekt 'Klausenpass' hätte auf der Glarner Seite 40 Mio Franken gekostet).

Die Gesamtkosten betragen somit:

- Strassenausbauten	3.1 Milliarden
- Einzelobjekte (Brücken etc)	1 Milliarde
- Berg- Pässstrassen	0.5 Milliarden
<hr/>	
Total Kosten	4.6 Milliarden

Entsprechend den bestehenden Finanzierungsgepflogenheiten müsste diese gewaltige Summe zum grösseren Teil aus Treibstoffzollerträgen und Verkehrsabgaben, zum kleineren aus allgemeinen Steuermitteln von Kantonen und Gemeinden berappt werden. Für die Finanzierung wären also vor allem die Automobilisten und die Steuerzahler besorgt. Profitieren würde das Transportgewerbe mit seinen breiteren Lastwagen.

Breitere Nebenstrassen: Landverschleiss und Unfallgefahr

Der kontinuierliche Ausbau unzähliger Nebenstrassen reisst neue Wunden in unsere Landschaft. Begradigungen, grössere Kurvenradien, breitere Fahrbahnen rufen nach Aufschüttungen, Stützmauern und Einschnitten. Zudem droht vielen Ortsbildern ihre 'Anpassung' an die breiteren Lastwagen.



Und der Lastwagenverkehr nimmt zu. Gerade auf den Nebenstrassen, die zu Ausweichrouten von überlasteten Autobahnen und zu Abkürzungen für gestresste Lastwagenfahrer werden. Zu Schleichwegen für EG-Laster, die irgendwo zwischen Rotterdam und einem Bergdorf unterwegs sind.

Kreuzen zwei Personenwagen mit 50 km/h Geschwindigkeit, brauchen sie eine Fahrbahn von 4.75 m Breite. Ist die Fahrbahn aber 6.25 m breit (für die breiteren Lastwagen), können sie mit 100 km/h kreuzen. Viele Untersuchungen haben mittlerweile den Zusammenhang zwischen Strassenbreite und Geschwindigkeit bestätigt. Es gilt die Regel: Je breiter die Strasse, desto schneller ist sie. Auf den ausgebauten, 2.50 m-gängigen Nebenstrassen wird in Zukunft schneller gefahren. Neben den Hauptstrassen sollen jetzt also auch noch die Nebenstrassen für Fussängerinnen und Velofahrer, für Kinder und Betagte unbenützt werden! **Der Ausbau der Nebenstrassen für die breiteren Lastwagen bewirkt eine erhöhte Unfallgefahr für die schwächeren Verkehrsteilnehmer.**

Die Annahme der SVG-Revision wird Land kosten. In der Grössenordnung von rund 1500 Hektaren. Der Bundesrat und das Parlament haben dies beschlossen. Die gleichen Gremien haben ein Nationales Forschungsprogramm 'Boden' bewilligt, das "praxisorientierte Empfehlungen für eine häusliche Nutzung des Bodens in der Schweiz" liefern soll. Einer der Berichte trägt den Titel 'Flächensparen im Strassenverkehr' und macht konkrete Vorschläge dazu. Sie passen zur SVG-Revision wie die Faust aufs Auge.

Anhang

Einzelobjekte (Brücken und Engstellen)

Kanton	Brücken ¹	Engstellen ¹	Bemerkungen (spez. Strassen)
ZH	10	-	Hulftegg
BE	45	12	Jaunpass, Diemtigtal, Kiental, div. Str. im Jura und Emmental
LU	15	-	Str. im Entlebuch
UR	3	-	Klausen, Furka
SZ	2	11	Wäggital, Sattelegg, Ibergereg
UW	-	4	-
GL	-	7	Klausen, Klöntal
ZG	1	-	-
FR	11	3	Jaunpass
SO	4	-	Jurastrassen
BS/BL	1	2	-
SH	-	2	-
AR/AI	-	5	Altstätten-Trogen
SG	14	1	Hulftegg, Vättisertal
GR	10	12	Schanfigg, Safien, Albula, Umbrail, Splügen, Calancatal, Valsertal, Lugnez, Oberalp
AG	6	-	-
TG	6	-	-
TI	6	11	Verzascatal, oberes Maggiatal, Onseronetal, Centovalli
VD	5	3	Col du Marchairuz, Col de la Croix
VS	3	26	Furka, Grimsel, div. Bergstrassen
NE	4	-	div. Jurastrassen
GE	-	-	-
JU	3	-	-
Total	149	99	

Quelle: Strassenkarte der Schweiz, 1 : 200000, Bundesamt f. Landestopographie, Wabern 1988

¹ Einzelobjekte (Brücken und Engstellen), die in der Strassenkarte verzeichnet sind. Dabei wurden Brücken mit einer Fahrbahn von 6 m aufgenommen. Nicht enthalten in der Zusammenstellung der Einzelobjekte sind die zahlreichen Unterführungen, die zu schmal oder zu wenig Lichthöhe aufweisen.

Verwendete Unterlagen

Dossier 'Steinen SZ' der Verkehrsberatungsstelle des VCS, Herzogenbuchsee

'Empfehlungen für die Anlage von Erschliessungsstrassen EAE', Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen, Köln 1985

'Flächensparen im Strassenverkehr', Bericht 29 des Nationalen Forschungsprogramms 'Boden', Bern-Liebefeld 1989

'Schweiz, Strassenkarte für den Schwerverkehr', Hallwag Bern 1984, vergriffen

'Strassenkarte der Schweiz, 1 : 200000', Bundesamt f. Landestopographie, Wabern 1988

'Verkehrflächen der Schweiz', Bundesamt für Raumplanung, Bern 1989