



An den Grossen Rat

05.8372.02

Basel, 16. Mai 2006

P224 „Für Massnahmen gegen Geländefahrzeuge in dichtbesiedelten Gebieten“

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 19. Oktober 2005 die Petition „Für Massnahmen gegen Geländefahrzeuge in dichtbesiedelten Gebieten“ an die Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

1. Wortlaut der Petition

Geländefahrzeuge sind untragbar, weil sie die Verkehrssicherheit beeinträchtigen und unser Ökosystem unnötig stark belasten, zudem sind sie in der Stadt unnötig:

Verkehrssicherheit:

- *Geländewagen sind sehr schwer. Bei einem Unfall mit einem „normalen“ Personenwagen werden dessen Insassen deshalb stark gefährdet.*
- *Geländewagen haben sehr kleine Knautschzonen und sind deswegen bei Unfällen für die Insassen gefährlich.*
- *Geländewagen überschlagen sich schneller.*
- *Die hohe Kühlerhaube kann Kinder direkt auf Kopfhöhe treffen.*

Ökologische Faktoren:

- *Geländewagen brauchen viel Energie und stossen deshalb übermässig viel CO₂ aus.*
- *Partikelfilter sind nicht obligatorisch.*

Die Petentinnen und Petenten verlangen deshalb die Prüfung von Massnahmen wie:

1. *Ein Verbot von Geländefahrzeugen auf Stadtgebiet (Bewilligung bei Bedarfsnachweis)*
2. *Ein striktes Verbot von Frontschutzbügeln*
3. *Eine Infokampagne über die Gefahren von Geländefahrzeugen*
4. *Eine zusätzliche Steuerpauschale für Geländewagen.*

2. Abklärungen der Petitionskommission

Die Petitionskommission verschaffte sich von der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung das Papier „Sport Utility Vehicles (SUVs), die Analyse der

Verkehrssicherheitsaspekte und Ableitung von Massnahmen“, von Roland Allenbach, Bern 2005, sowie das dazugehörige Positionspapier und sprach mit Vertretern der Petentschaft sowie mit dem zuständigen Juristen des Sicherheitsdepartements.

2.1 Gespräch mit dem zuständigen Juristen des SiD vom 8. Februar 2006

Der zuständige Jurist des SiD äusserte sich zur Petition wie folgt:

2.1.1 Geländefahrzeuge, fehlende Definition

Im Schweizerischen Recht gebe es keine technische Definition der SUVs (Sport Utility Vehicles), welche nach allgemeinem Sprachgebrauch das Feld zwischen den gewöhnlichen Personenwagen mit permanentem oder zuschaltbarem Vierradantrieb (Pseudogeländewagen) und den eigentlichen Geländefahrzeugen abdecken, wobei Übergänge fließend seien. Dies habe zur Folge, dass eine klare, sachgerechte Abgrenzung kaum möglich sei. Geländefahrzeuge würden zu den Personenwagen gezählt. Deshalb seien sie z.B. nicht in der Signalisationsverordnung (SSV) erwähnt und könnten nicht selektiert werden. Es gelte deshalb, Rechtsgleichheit zu beachten und keine Willkür zu tolerieren. Alle Fahrzeuge müssten auf Grund gleicher (technischer) Gesichtspunkte beurteilt werden können.

Würde man die in der Petition unter den Stichwörtern Verkehrssicherheit und ökologische Faktoren genannten Punkte zu Kriterien erheben, mit denen SUVs auf gewissen Strassen verboten wären bzw. aufgrund derer sie steuerlich stärker belastet werden könnten, würden damit nicht nur Geländefahrzeuge, sondern auch andere Fahrzeugtypen erfasst, die man gar nicht im Visier habe (*Gewicht*: Selbst Geländewagen gibt es in verschiedenen Gewichtskategorien; das Gewicht kann nicht als Massstab für eine Kategorisierung eines Fahrzeugs dienen. *Knautschzone*: Auch Lieferwagen sind diesbezüglich ungünstig gebaut. *Geländewagen überschlagen sich schneller*: Das tun auch ältere Fahrzeuge. *Gefahr für Kinder wegen hoher Kühlerhaube*: Diese ist auch bei Lieferwagen gegeben. *Grosser Benzinverbrauch*: Es gibt Geländefahrzeuge mit Hybridantrieb, diese brauchen weniger Energie. *Partikelfilter*: Diese spielen nur bei Dieselfahrzeugen eine Rolle. Sie müssten auch bei anderen Fahrzeugarten eingesetzt werden. Man kann Geländefahrzeuge deshalb nicht anders behandeln.)

2.1.2 Zu den Forderungen der Petition, Prüfung von Massnahmen

Forderung 1: Verbot von Geländewagen auf Stadtgebiet

Gestützt auf Art. 3 SVG hätten die Kantone die Befugnis, funktionelle Fahrverbote zu erlassen, z.B. zum Schutz der Strasse wegen Lärm, Luftverschmutzung, Sicherheit u.ä.. Einzelne Fahrzeugarten könnten so verboten werden. Um aber gezielt Geländefahrzeuge vom Befahren einer Strasse bzw. von Strassen fernhalten zu können, bräuchte es eine genaue Definition dessen, was verboten werden soll. Wollte man also z.B. ein Fahrverbot für Fahrzeuge über zwei Tonnen aufstellen, wären zwar SUVs betroffen – allerdings nicht alle, weil es auch davon leichtere gibt - aber auch Lieferwagen, die man nicht unbedingt von der Durchfahrt einer Strasse ausschliessen möchte. In der Praxis würde sich zeigen, dass ein

Anbringen einer Signalisation, welche das Benützen einer Strasse durch einen Geländewagen verbietet, nicht machbar ist.

Forderung 2: Striktes Verbot von Frontschutzbügeln

Der Kanton könne keine technischen Vorschriften zu Fahrzeugen aufstellen. Dies sei Sache des Bundes. Die eidgenössische Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) regle Frontschutzbügel restriktiv. Gemäss Art. 67 Abs.2 VTS seien sie erlaubt, sofern sie die (strengen) Voraussetzungen des Anhangs 8 VTS erfüllten. Wie restriktiv diese Vorschriften seien, sei wohl Ansichtssache. Jedenfalls sehe man je länger je weniger Geländefahrzeuge mit solchen Bügeln.

Forderung 3: Infokampagne

Das Aktionsbudget der Verkehrsabteilung des SiD sei beschränkt, lieber setzte man bei Infokampagnen auf echte Unfallschwerpunkte. Es falle nämlich nicht auf, dass Geländefahrzeuge mehr als andere in Unfälle verwickelt seien. Für Fussgänger bildeten sie möglicherweise eine grössere Gefahr.

Forderung 4: Zusätzliche Steuerpauschale

Die Motorfahrzeugsteuer in Basel-Stadt werde aufgrund der Motorengrösse bestimmt, die Steuer-PS sei direkt vom Hubraum abhängig. Kriterien für die Besteuerung müssten klar definierbar sein, damit alle Fahrzeuge besteuert werden könnten, z.B. auch ältere, deren Werte nach völlig anderen Kriterien und mit anderen Messmethoden ermittelt worden seien. Es gelte, die Steuergerechtigkeit zu beachten.

Geländefahrzeuge gehörten vom Bau her eher zu den teuren Motorfahrzeugen. Sie fielen von der Besteuerung her in die obere Preisklasse. Zudem zahlten Halter solcher Fahrzeuge aufgrund der Treibstoff-Fiskalabgaben auch automatisch mehr. Eigentlich sei dadurch Punkt 4 des Petitem erfüllt.

2.2 Gespräch mit Vertretern der Petentschaft vom 20. März 2006

Die beiden Vertreter der Petentschaft erklärten, Geländewagen würden viel Treibstoff verbrauchen und stellten für Insassen und für Fussgänger ein erhöhtes Verkehrsrisiko dar. In der Stadt seien sie im Gegensatz zu Lieferwagen unnötig und unnütz.

Damit die im Petitionstext geforderten Massnahmen in bezug auf Geländewagen umgesetzt werden können, müsste diese Fahrzeugkategorie zuerst definiert werden. Gestützt auf die Anforderungen an ein Geländefahrzeug gemäss VTS, welche in Anlehnung an das EU-Recht geregelt seien, sei innerhalb der Klasse „Motorwagen bis zu 3'500 kg Gesamtgewicht“ eine neue Klasse zu schaffen, welche Fahrzeuge mit folgenden Kriterien beinhalteten:

- 1'500 bis 3'500 kg Gesamtgewicht
- Allradantrieb, auch zuschaltbar
- Zudem sollen fünf der folgenden sechs Kriterien erfüllt sein: Vorderer Überhandwinkel mind. 25°, hinterer Überhangwinkel 20°, Rampenwinkel mind. 20°, Bodenfreiheit unter Vorderachse mind. 180 mm, Bodenfreiheit unter Hinterachse mind. 180 mm und Bodenfreiheit zwischen den Achsen mind. 200 mm.

Alle mit der Petition ins Auge gefassten Geländewagen ab 300g CO₂/km müssten progressiv besteuert werden, um die meisten davon erfassen zu können.

Im weiteren seien Geländefahrzeuge mit einem Energieeffizienz-Label zu versehen, um die potentielle Käuferschaft darauf aufmerksam zu machen, dass sie mit dem Kauf eines SUVs kein energieeffizientes Fahrzeug erwerben würden.

Die Leiterrahmenbauweise an gewissen SUVs sollte verboten werden, sie sei für Insassen gefährlich, weil dadurch keine Knautschzone existiere.

Die Gefährlichkeit der SUVs stehe in keinem Verhältnis zu deren Nutzen, ganz im Gegensatz zu einem LKW. SUVs sollten deshalb nur für Baugeschäfte oder Landwirte, die wirklich auf diese Art von Autos angewiesen seien, zugelassen werden.

2.3 „Sport Utility Vehicles (SUVs), Analyse der Verkehrssicherheitsaspekte und Ableitung von Massnahmen, von Roland Allenbach, Bern 2005“, Grundlagen zu gleichlautendem Positionspapier der bfu

Das 36-seitige Grundlagenpapier wirft die Problematik der mit der Petition anvisierten Geländewagen ebenfalls auf und stützt sich auf diverse Literatur aus dem In- und Ausland zu diesem Thema. Politiker mehrerer europäischer Länder wollten mit Steuererhöhungen und Fahrverboten den Trend zu SUVs bremsen. Es sei deshalb diesbezüglich in den Jahren 2003 und 2004 auch im Nationalrat zu mehreren parlamentarischen Vorstössen gekommen. Im bfu-Papier werden Verkehrssicherheitsmassnahmen für die auch in der Schweiz immer beliebter werdenden (Pseudo-)Geländefahrzeuge gefordert. Ebenso wird verlangt, das Kaufverhalten potentieller SUV-Halter zu beeinflussen. Die Schweiz müsse, auch wenn nur in bescheidenem Rahmen, auf europäischer Ebene eine aktive Rolle bei der Umsetzung von vorhandenen Fachvorschlägen spielen. Das Papier versucht SUVs zu definieren und unterscheidet sie von „gewöhnlichen“ Personenwagen in punkto erhöhter Bodenfreiheit, grösserer Fahrzeugmasse, zum Teil stärkerer Motorisierung und einer höheren, steilen, zum Teil nahezu vertikalen Frontpartie, ohne Rücksicht auf das Antriebssystem und die Geländetauglichkeit.

3. Erwägungen der Petitionskommission

In vorliegender Petition wird der in westlichen Ländern immer mehr boomenden Kauf von SUVs, insbesondere sogenannter Pseudogeländewagen, aufgegriffen. SUVs sollen aufgrund bestimmter Kriterien erfasst und dadurch nicht einem durchschnittlichen Personenwagen gleichgestellt werden können. Mit solch einer Definition soll es möglich werden, SUVs z.B. vom Befahren gewisser Strassen fernzuhalten und deren Halterinnen und Halter steuerlich mehr zu belasten.

Die Auskunft des zuständigen Juristen des SiD macht klar, dass es, solange die Kriterien, mit denen SUVs definiert werden auch auf andere Fahrzeugtypen zutreffen, keine Massnahmen gegen SUVs, wie sie sowohl von der Petentschaft und ähnlich auch von der bfu vorgeschlagen werden, geben kann. D.h. es mangelt an rechtsgleicher Behandlung aller Fahrzeuge. Entsprechend lauten auch die Stellungnahmen des Bundesrates zu den

parlamentarischen Vorstössen auf Bundesebene bezüglich Geländefahrzeugen, die allesamt auf Antrag des Bundesrates vom Nationalrat abgelehnt worden sind.

Zu den vier Forderungen der Petentschaft nimmt die Petitionskommission demgemäss wie folgt Stellung:

1. *Verbot von Geländefahrzeugen im Stadtgebiet:* Wegen fehlender rechtlicher Grundlage mangels vorhandener technischer Definition der zur Diskussion stehenden Geländewagen kann ein solches Fahrverbot in der Praxis nicht durchgesetzt werden.

2. *Striktes Verbot von Frontschutzbügeln:* Frontschutzbügel sind in der Schweiz gestützt auf Anhang 8 zur VTS nur sehr restriktiv zugelassen. Die bfu lehnt steife Frontbügel ab, es sei denn – und diese Aussage stützt sich auf einen Europaparlamentsentscheid vom 26. Mai 2005 - sie brächten an dem jeweiligen Fahrzeug nachweislich einen Sicherheitsgewinn (Energie absorbierende Frontbügel könnten von Vorteil sein).

Die Petitionskommission spricht sich dafür aus, ein Frontschutzbügelverbot im Sinne des bfu-Positionspapiers zu unterstützen. Sie bittet den Regierungsrat deshalb, deswegen beim Bundesamt für Verkehr vorstellig zu werden oder die Petition samt vorliegendem Bericht an dieses weiter zu leiten.

3. *Informationskampagne über die Gefahren von Geländefahrzeugen:* Es ist nicht erwiesen, dass Geländefahrzeuge mehr als andere Fahrzeugtypen in Unfälle verwickelt sind. Die Petitionskommission ist zudem der Ansicht, es sei nicht realistisch, jemanden, der ein solches Geländefahrzeug möchte, mit der Begründung, es sei gefährlicher als andere Fahrzeuge, vom Kauf abzuhalten.

4. *Zusätzliche Steuerpauschale für Geländewagen:* Diese Forderung scheitert wie schon das unter Ziff. 1 genannte Stadtfahrverbot daran, dass es in der Schweiz keine Definition von Geländewagen gibt.

4. Antrag der Petitionskommission

Die Petitionskommission beantragt, die vorliegende Petition an den Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung zu überweisen.

Im Namen der Petitionskommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt

Anita Lachenmeier-Thüring



Präsidentin