

daran erinnern, dass wir uns nicht an die jährlich um 30 000 Verletzten und die um 1000 Toten gewöhnen dürfen. Wir haben vergessen, was sie an Leid für die Betroffenen und für deren Angehörige bedeuten.

Vorsichtiges, die Vorschriften beachtendes Fahren muss für jeden Fahrzeuglenker selbstverständlich werden, besonders für jene, die sich darüber mutwillig hinwegsetzen. Bei den ersteren, immer noch die grosse Mehrheit, geht es um gezieltes Motivieren, was viel Zeit benötigt. Die letzteren müssen dazu gezwungen werden.

Durch die Motion wird unterstrichen, dass der Besitz eines Führerausweises nicht nur das Recht zum Lenken eines Motorfahrzeugs bedeutet, sondern ebenso sehr die Pflicht zu sicherem, vorschriftsgemässen Fahren. Jeder Inhaber des Ausweises muss sich ständig vor Augen halten, dass ihm das Nichterfüllen dieser heute im wahrsten Sinn des Wortes vitalen Bedingungen eine schmerzhaft und lange dauernde Beeinträchtigung seiner persönlichen Mobilität bringen kann.

Eine strengere, jedermann bekannte Praxis im Entzug des Führerausweises bedeutet somit nicht nur eine ernste Mahnung an diejenigen, um die es geht, sondern wirkt sich auch als Ansporn an die grosse Mehrheit der anständigen und vorsichtigen Fahrzeuglenker aus. Ihre Einführung bedarf auch keiner langen Vorbereitungszeit.

Mit der Motion sei auch ein weiterer Appell sowohl an die zuständigen Behörden wie auch an alle, die sich mit der Sicherheit im Strassenverkehr befassen, gerichtet. Was Verkehrsunfälle bedeuten, weiss heute jedermann. Viel schwieriger ist es, wirklich erfolgreiche und dabei verkehrsgerechte Massnahmen gegen sie zu schaffen und zu verwirklichen. Wir alle wünschen mehr Lebensqualität. Im Strassenverkehr lässt sie sich noch erheblich verbessern, und das private Motorfahrzeug für den Transport von Personen und Gütern wird noch lange Zeit in unserem Leben eine Rolle spielen, lange genug, um seine Benützung sicherer zu gestalten. Dabei sei auch die bessere Grundausbildung der neuen Fahrer wieder aufs Tapet gebracht.

Vorerst geht es aber darum, rasche Besserung im Strassenklima zu erzielen. Ich bitte den Bundesrat, die Motion entgegenzunehmen und ihr rasch zu entsprechen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 30. November 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 30 novembre 1987
Die Grundlagen für eine strenge Entzugspraxis sind im Strassenverkehrsgesetz (SVG) und in der Verkehrszulassungsverordnung (VZV) bereits gegeben. Soweit Verschärfungen notwendig sind, hat sie der Bundesrat bei der zurzeit im Parlament hängigen SVG-Revision beantragt (obligatorischer Führerausweisentzug bei Vereitelung der Blutprobe, Mindestentzugsdauer bei Sicherungsentzügen, strengere Auflagen bei der bedingten Wiedererteilung des Führerausweises).

Der Vollzug dieser Bestimmungen ist Sache der Kantone. Die kantonalen Polizeidirektoren haben dazu, unter Mitwirkung der Bundesstellen, Richtlinien erlassen, die eine einheitliche Vollzugspraxis sicherstellen sollen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

Präsident: Die Motion ist zurückgezogen worden.

86.369

Postulat Schnider-Luzern

Schneekettenobligatorium

Postulat Schnider-Lucerne

Obligation des chaînes à neige

Wortlaut des Postulates vom 18. März 1986

Das in der Strassensignalisationsverordnung enthaltene Signal «Schneeketten obligatorisch» wird heute so gehandhabt, dass das Kettenobligatorium auch für Fahrzeuge mit Vierradantrieb gilt.

Der Bundesrat wird eingeladen zu prüfen, ob für Fahrzeuge mit Vierradantrieb, wenigstens bei Bergfahrten, nicht eine Ausnahmeregelung vom Kettenobligatorium eingeführt werden kann.

Texte du postulat du 18 mars 1986

Le signal «Chaînes à neige obligatoires» prévu par l'ordonnance sur la signalisation routière est aujourd'hui appliqué de telle sorte que l'obligation des chaînes à neige vaut aussi pour les véhicules à quatre roues motrices.

Le Conseil fédéral est invité à examiner s'il ne peut introduire une réglementation d'exception pour ces véhicules, du moins sur les routes de montagne.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aregger, Auer, Cantieni, Columberg, Cotti Gianfranco, Darbellay, Dirren, Eggenberg-Thun, Frei-Romanshorn, Früh, Geissbühler, Hari, Jung, Koller Arnold, Kühne, Künzi, Landolt, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Martignoni, Müller-Scharnachtal, Müller-Wiliberg, Nef, Nussbaum, Ogi, Petitpierre, Reichling, Risi-Schwyz, Röthlin, Rubi, Rüttimann, Schärli, Spälti, Uhlmann, Weber Leo, Wellauer, Wyss, Zehnder, Ziegler (39)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Fahrzeuge mit Vierradantrieb weisen bei schneebedeckten und vereisten Strassen sehr viel bessere Traktions- und Fahreigenschaften auf als herkömmliche Fahrzeuge mit Front- oder Heckantrieb. Das Kettenobligatorium wird nun meistens damit begründet, dass die Fahrzeuge mit Vierradantrieb beim Bremsen auf Talfahrten mit Gefällstrecken den herkömmlichen Autos nicht überlegen sind. Tatsache ist allerdings, dass das Signal «Schneeketten obligatorisch» fast durchwegs vor Steigungen, nicht aber vor Gefällstrecken aufgestellt ist. Bei Steigungen sind nun aber vierradangetriebene Fahrzeuge den herkömmlichen Autos, auch wenn diese mit Ketten ausgerüstet sind, überlegen. Die guten Erfahrungen, die auch die Polizei mit vierradangetriebenen Fahrzeugen gemacht hat, würden es rechtfertigen, gewisse Ausnahmen vom Kettenobligatorium einzuführen. Vor allem bei Bergfahrten könnten solche Ausnahmen vom Kettenobligatorium durch die Zusatztafel «Ausgenommen vierradangetriebene Fahrzeuge» signalisiert werden. Schliesslich ist noch zu bemerken, dass eine differenzierte Handhabung des Kettenobligatoriums mithilft, bei grossem Verkehrsaufkommen und schwierigen Strassenverhältnissen Rückstaus zu vermeiden.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 21. Mai 1986

Rapport écrit du Conseil fédéral du 21 mai 1986

Nach Artikel 29 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV) dürfen Motorwagen die mit dem Signal «Schneeketten obligatorisch» versehenen Strecken nur befahren, wenn wenigstens zwei Antriebsräder mit Schneeketten versehen sind. Diese Vorschrift gilt zu Recht grundsätzlich auch für Personenwagen mit Allradantrieb.

Technische Untersuchungen in der Schweiz und im Ausland haben ergeben, dass Fahrzeuge mit Allradantrieb gegen-

über Motorwagen mit zwei angetriebenen und mit Schneeketten versehenen Rädern beim Bremsen sowohl in Steigungen wie namentlich im Gefälle im Nachteil sind; denn Schneeketten sind beim Bremsen in jedem Fall wirksamer als Winterreifen. Zwar weisen Fahrzeuge mit Allradantrieb bei der Bergfahrt gewisse Vorteile auf, doch vermögen diese die Nachteile nicht auszugleichen. Deshalb kennen die internationalen Abkommen über den Strassenverkehr sowie die ausländischen Staaten die gleiche Regelung, so z. B. das gebirgige Oesterreich.

Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement hat seinerzeit zu diesem Problem eine Umfrage bei den Kantonen durchgeführt. Ausser einem haben sich alle gestützt auf ihre Erfahrungen für die Beibehaltung der geltenden Regelung ausgesprochen.

Wie bereits in der Antwort auf die Einfache Anfrage Günter vom 2. Februar 1983 ausgeführt, sind in besonderen Fällen Ausnahmen (z. B. Ausnahme vom Kettenobligatorium bei Bergfahrten) nach geltendem Recht möglich (Art. 17 Abs. 1 und Art. 29 Abs. 1 SSV); sie kommen allerdings nur in Frage, wenn sie dank der besonderen örtlichen Verhältnisse nicht zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führen können.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit sieht der Bundesrat daher keine Veranlassung, die Motorwagen mit Allradantrieb generell vom Kettenobligatorium auszunehmen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat empfiehlt, das Postulat abzulehnen.

Präsident: Der Bundesrat empfiehlt, das Postulat Schnider-Luzern abzulehnen. Der Postulant ist damit einverstanden. Das Geschäft ist erledigt.

86.838

Postulat Hari

Verwendung von Spikesreifen

Pneus à clous

Wortlaut des Postulates vom 19. Dezember 1986

Die Verordnung über die Spikesreifen vom 29. September 1975 (SR 741.431) untersagt das Befahren von Autostrassen und Autobahnen mit Fahrzeugen mit Spikesreifen.

Diese Massnahme ist infolge der überdurchschnittlichen Schäden, die mit Spikesreifen ausgerüstete Fahrzeuge verursachen, begründet worden.

Zahlreiche Fahrer in Berg- und Hügellgebieten sind indes auf Fahrzeuge mit Spikesreifen angewiesen, sie werden aber von der Benutzung der Autostrassen und Autobahnen ausgeschlossen. Dies führt zu zahlreichen Härtefällen.

Der Bundesrat wird eingeladen zu prüfen, ob das Verbot nicht durch eine flexiblere Lösung ersetzt werden könnte. Zu denken ist beispielsweise an eine Gebühr, welche im Sinne des Verursacherprinzips im Durchschnitt die durch Spikes verursachten Schäden an Autostrassen und Autobahnen decken würde.

Texte du postulat du 19 décembre 1986

Selon l'ordonnance du 29 septembre 1975 sur les pneus à clous (RS 741.431), il est interdit de circuler avec de tels pneus sur les autoroutes et les semi-autoroutes.

Cette mesure a été prise en raison des dégâts excessifs causés par les véhicules équipés de pneus à clous.

Dans les régions de montagne et les préalpes, de nombreux conducteurs ne peuvent cependant se passer de pneus à clous, mais il leur est interdit d'utiliser les autoroutes et semi-autoroutes. Il en résulte de nombreux cas de rigueur excessive.

Le Conseil fédéral est invité à étudier la possibilité de remplacer cette interdiction par une solution plus souple.

On pourrait par exemple imaginer une taxe qui, en application du principe de causalité, couvrirait en moyenne les dégâts causés aux autoroutes et semi-autoroutes par les clous.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aubry, Bühler-Tschappina, Bürer-Walenstadt, Candaux, Columberg, Geissbühler, Müller-Bachs, Müller-Scharnachtal, Nef, Oester, Ogi, Risi-Schwyz, Röthlin, Schmidhalter, Schnider-Luzern, Schnyder-Bern, Steinegger (17)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Postulant verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 25. Februar 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 25 février 1987

Spikesreifen können auf Glatteis und bei Schneeglätte die Verkehrssicherheit verbessern. Auf aperi Strassen weisen sie jedoch nur Nachteile auf, insbesondere weil sie dort über ein geringeres Haftvermögen verfügen und die Strassen übermässig beschädigen.

Angesichts verheerender Strassenschäden durch Spikesreifen in den frühen siebziger Jahren hat der Bundesrat unter Abwägung aller Vor- und Nachteile zwar auf ein generelles Spikes-Verbot – wie z. B. in der Bundesrepublik Deutschland oder in den Niederlanden – verzichtet, dagegen in der Verordnung über die Spikesreifen strenge technische Anforderungen erlassen und die Verwendung solcher Reifen eingeschränkt.

Autobahnen und Autostrassen werden durchwegs schwarz geräumt. Mit dem Verbot von Spikesreifen auf diesen Strassen wurde erreicht, dass Spikesreifen vorwiegend dort verwendet werden, wo sie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sinnvoll sind, nämlich in gebirgigen Gegenden oder auf Strecken mit eingeschränktem Winterdienst.

Eine gerechte Gebühr zur Deckung der durch Spikes verursachten Strassenschäden lässt sich mit vertretbarem Aufwand nicht erheben. Dazu müssten nicht nur die anrechenbaren Strassenschäden exakt quantifiziert werden können, sondern es müsste auch eine Möglichkeit gefunden werden, die mit Spikesreifen zurückgelegte Fahrstrecke eines jeden Fahrzeugs zuverlässig zu ermitteln.

Der Bundesrat ist nach wie vor der Ueberzeugung, dass sich eine Aufhebung der bestehenden Einschränkungen nicht rechtfertigt. Dies um so mehr, als sich die heutige Regelung bewährt hat und sie von den meisten Automobilisten verstanden und akzeptiert wird.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

Präsident: Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen. Wünscht jemand das Wort zu diesem Postulat? Dies ist nicht der Fall. Dann ist das Postulat abgelehnt.

Abgelehnt – Rejeté

(Fortsetzung siehe Seite 229 hiernach)

(Suite voir page 229 ci-après)

Postulat Schnider-Luzern Schneekettenobligatorium

Postulat Schnider-Lucerne Obligation des chaînes à neige

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.369
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1988 - 15:00
Date	
Data	
Seite	224-225
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 169

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.