

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 Hari Verwendung von Spikesreifen

Postulat Hari Pneus à clous

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	86.838
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1988 - 15:00
Date	
Data	
Seite	225-225
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 170

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.