

## CH\_VB 86.369 vom 9. März 1988

Bundesverwaltung, 1988-03-09, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_86.369](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_86.369)

FR: CH\_VB 86.369 du 9 mars 1988

IT: CH\_VB 86.369 del 9 marzo 1988

### Volltext

Postulat Schnider-Lucerne 224 N 9 mars 1988 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, vorschriftsgemäsem 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. #ST# 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 gehand- habt, 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 wer- den kann. Texte du postulat du 18 mars 1986 Le signal «Chaînes à neige obligatoires» prévu par l'ordon- nance 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 intro- duire 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, Kol- ler Arnold, Kühne, Künzi, Landoli, Lanz, Leuenberger-Solo- thurn, Martignoni, Müller-Scharnachtal, Müller-Wiliberg, Nef, Nussbaum, Ogi, Petitpierre, Reichling, Risi-Schwyz, Röthlin, Rubi, Rüttimann, Schärli, Spalti, 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 Vierrad- antrieb 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 Gefällstrek- ken aufgestellt ist. Bei Steigungen sind nun abvierradan- getriebene Fahrzeuge den herkömmlichen Autos, auch wenn diese mit Ketten ausgerüstet sind, überlegen. Die guten Erfahrungen, die auch die Polizei mit vierradangetrie- benen 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 Strassen Verhältni- sen 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. Sep- tember 1979 (SSV) dürfen Motorwagen die mit dem Signal «Schneeketten obligatorisch» versehenen Strecken nur befahren, wenn wenigstens zwei Antriebsräder mit Schnee- ketten versehen sind. Diese Vorschrift gilt zu Recht grund- sätzlich auch für Personenwagen mit Allradantrieb. Technische Untersuchungen in der Schweiz und im Ausland haben ergeben, dass Fahrzeuge mit Allradantrieb gegen-

9. März 1988 N 225 Postulat Hari über Motorwagen mit zwei angetriebenen und mit Schnee- ketten versehenen Rädern beim Bremsen sowohl in Stei- gungen wie namentlich im Gefalle 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 inter- nationalen Abkommen über den Strassenverkehr sowie die ausländischen Staaten die gleiche Regelung, so z. B. das gebirgige Oesterreich. Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement hat sei- nerzeit 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. #ST# 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-Tschapina, 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 aperaturen 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 Überzeugung, 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)

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.