

II- 1379 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIV. Gesetzgebungsperiode

Nr. 671/J

1976 -09- 22

A N F R A G E

der Abgeordneten Dr. BLENK
und Genossen
an den Bundesminister für Verkehr
betreffend Zulassung der Verwendung von nachgeschnittenen
Reifen auf Nutzfahrzeugen, Lastkraftwagen und Omnibussen.

Die Frage der Zulassung des Nachschneidens von Nutzfahrzeug-
Bereifungen wird in den zuständigen Wirtschaftskreisen schon
seit Jahren unter Berücksichtigung der besonderen technischen
und ökonomischen Aspekte dieses Problems behandelt. Auch die
Bundesministerien für Verkehr sowie für Handel, Gewerbe und
Industrie wurden bereits mehrfach mit entsprechenden Anre-
gungen befaßt.

Derzeit gilt bezüglich des Nachschneidens von Reifen die
Bestimmung des § 4 Abs. 6 KDV 1967. Danach dürfen unter
anderem auch an Lastkraftwagen, Omnibussen usw. Reifen, bei
denen die Vertiefungen für die Ableitung des Wassers von
der Reifenlauffläche nachgeschnitten wurden, nicht verwendet
oder als Bereifung von Ersatzrädern mitgeführt werden.

Es ist bekannt, daß in maßgeblichen europäischen Nachbar-
ländern das Nachschneiden von Reifen - im Gegensatz zur
geltenden österreichischen Regelung - zu den selbstverständ-
lichen technischen und ökonomischen Gepflogenheiten gehört.
In manchen europäischen Staaten werden vor allem Stahlgürtel-
reifen bis zu einem zahlenmäßigen Anteil von 80 % nachgeschnitten.

Blatt 2

Der Bundesminister für Verkehr hat bereits am 3. 12. 1974 in einem Schreiben an den Vorarlberger Transportunternehmer Karl Barbisch, Klaus (M.Z.: 487/48-2/1974), die Bereitschaft erklärt, diese Frage im Rahmen einer Kraftfahrbeiratssitzung zur Diskussion zu stellen.

Maßgebliche Reifenhersteller, so etwa die Firma Michelin, ähnlich aber auch die Firma Semperit, stehen dem Nachschneiden von Reifen unter bestimmten Voraussetzungen grundsätzlich positiv gegenüber. Dabei ist davon auszugehen, daß eine solche Neuregelung sich auf das Nachschneiden bei Stahlgürtelreifen zu beschränken hätte. Dies scheint vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus vertretbar zu sein, ist aber vom Standpunkt der ökonomischen Auswirkungen für die einzelnen Fahrzeughalter geradezu unabdingbar. Gerade wegen des großen ökonomischen Effekts des Nachschneidens haben die maßgeblichen Reifenhersteller ihre entsprechenden Erzeugnisse von vorneherein auf das Nachschneiden ausgelegt.

Die näheren technischen und vor allem wirtschaftlichen Einzelheiten sollen hier nicht näher ausgeführt werden. Sie sind teilweise bereits in mehreren Eingaben sowohl an das do. Ministerium als auch an das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie eingehend dargelegt und in verschiedenen Fachgremien behandelt worden.

Die gefertigten Abgeordneten stellen daher an den Herrn Bundesminister für Verkehr die

A n f r a g e :

1. Sind Sie bereit, zur technischen Klärung und zur ökonomischen Durchleuchtung des Problems des Nachschneidens von Stahlgürtelreifen im Nutzfahrzeugbereich die nötigen Untersuchungen in verkehrstechnischer Hinsicht - vorschlagsweise im Wege einer Enquete aller interessierten Fachkreise - zu veranlassen?

Blatt 3

2. Sind Sie weiters bereit, die in den maßgeblichen europäischen Ländern diesbezüglich bestehenden rechtlichen Vorschriften zu sammeln und zu prüfen?
3. Sind Sie bereit, gegebenenfalls eine Änderung des § 4 Abs. 6 KDV 1967 im Sinne der Zulassung des Nachschneidens von Reifenlaufflächen bei Stahlgürtelreifen vorzuschlagen?