

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen = Swiss forestry journal = Journal forestier suisse
Herausgeber: Schweizerischer Forstverein
Band: 149 (1998)
Heft: 8

Rubrik: Mitteilungen = Communications

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Breitere Lastwagen auf den Wald- und Güterstrassen

Von Richard Hirt

Keywords: Truck characteristics; road width; rural roads.

FDK: 37: 686; 78: 917

Jährlich fahren Hunderttausende von ausländischen Lastwagen aus den Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) in die Schweiz ein. Deshalb hat die Schweiz 1993 ihre Vorschriften über Masse und Gewichte mit Ausnahme der schweizerischen 28-Tonnen-Limite mit den europäischen Bestimmungen harmonisiert. In der Zwischenzeit ist die EG-Richtlinie Nr. 85/3 des Rates vom 19. Dezember 1984 über Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs geändert und namentlich die Höchstlänge für Anhängerfahrzeuge auf 18,75 m (+ 40 cm) und die Höchstbreite auf 2,55 m (+ 5 cm) neu festgesetzt worden. Ein europäischer Alleingang des schweizerischen Transportgewerbes mit teuren Spezialfahrzeugen (Schweizer Masse) wäre unzweckmässig, weil unsere Wirtschaft massiven Wettbewerbsnachteilen ausgesetzt würde. Aus diesem Grund hat der Bundesrat dem Parlament eine Vorlage zur Änderung von Art. 9 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) zugeleitet, welche wegen ihrer Dringlichkeit in der Wintersession 1997 von beiden Räten behandelt wurde. Im Zuge der Beratungen wurde vom Parlament zusätzlich eine Änderung von Art. 20 vorgenommen, der auch für die Forstwirtschaft breitere Fahrzeuge ermöglicht. Die beiden Artikel lauten neu wie folgt:

Art. 9

¹ Der Bundesrat erlässt im Rahmen der folgenden Bestimmungen Vorschriften über Ausmasse und Gewichte der Motorfahrzeuge und ihrer Anhänger.

² Bei der Festlegung der Ausmasse trägt er den Interessen der Verkehrssicherheit sowie von Wirtschaft und Umwelt Rechnung und berücksichtigt internationale Regelungen.

³ Der Bundesrat setzt ein angemessenes Verhältnis zwischen der Motorleistung und dem Gesamtgewicht der Fahrzeuge fest.

Art. 20

Der Bundesrat legt die Ausmasse der anderen Fahrzeuge fest und berücksichtigt dabei namentlich die Bedürfnisse der Land- und Forstwirtschaft.

Die grundlegende Neuerung besteht darin, dass mit Art. 9 dem Bundesrat die Kompetenz erteilt wird, die Ausmasse der Fahrzeugbreite auf Verordnungsstufe zu regeln. Vorgesehen ist die Vergrösserung der Höchstbreite der Fahrzeuge von 2,50 m auf 2,55 m und der Höchstlänge der Anhängerzüge (ohne Verlängerung der Lade- fläche) von 18,35 m auf 18,75 m. Mit dieser Änderung wird beabsichtigt, das Beladen und Entladen der Fahrzeuge zu erleichtern; die Transportkapazität wird dabei nicht erhöht, und die Sattelmotorfahrzeuge behalten ihre Länge von 16,5 m. Auch die Gesamtbreite inklusive Spiegel bleibt mit 2,90 m unverändert.

Gemäss Art. 20 gilt die bestehende Ausnahmekompetenz für breitere Fahrzeuge neu auch für den Bereich der Forstwirtschaft. Es hat sich gezeigt, dass selbstfahrende und gezogene Holzernte- und Verarbeitungsmaschinen aus funktionstauglichen Gründen oft breiter konstruiert sind und Sondervorschriften erfordern.

Um mit der Dynamik der technischen Entwicklung Schritt halten zu können, erscheint die Verschiebung der Kompetenz zur Anpassung der Vorschriften über Länge und Breite der Fahrzeuge von der Gesetzesstufe auf die Verordnungsstufe als zweckmässig. Damit kann der Bundesrat, unter Berücksichtigung der Interessen von Wirtschaft, Umwelt und Verkehrssicherheit, die Harmonisierung der Fahrzeugabmessungen rechtzeitig auf dem Weg einer Verordnungsänderung vornehmen. Die verkehrspolitisch bedeutsameren Gewichte, insbesondere die 28-Tonnen-Limite, bleiben weiterhin im Gesetz festgeschrieben.

Es stellt sich die Frage, wie sich die neuen Abmessungen, insbesondere die grössere Breite, auf das Strassennetz im ländlichen Raum auswirken. Die von verschiedenen Kantonen in der Vernehmlassung vorgebrachte Befürchtung, dass der Ausbau der Strassen für Fahrzeuge mit den neuen Ausmassen nicht genügen könnte, hat sich zumindest für die breiteren, klassierten Strassen als unbegründet erwiesen. Bei den einspurigen lastwagenbefahrbaren Wald- und Güterstrassen darf die von *Kuonen* (1983) vorgeschlagene Minimalbreite von 3,20 m in den Geraden keinesfalls unterschritten werden. Kleinere Breiten, wie sie verschiedentlich aus Gründen des Umweltschutzes propagiert werden, entsprechen nicht mehr den Regeln der Baukunde; die Strassen bieten bei bestimmungsgemäsem Gebrauch nicht genügend Sicherheit für beladene Transportfahrzeuge. Eine ungenügende Breite könnte allenfalls als Werkmangel gemäss Art. 58 Abs. 1 OR beurteilt werden, wodurch im Schadenfall eine Haftung des Werkeigentümers gegeben wäre.

Literatur

Kuonen, V.: Wald- und Güterstrassen, Eigenverlag, Pfaffhausen, 1983.

Verfasser:

Prof. Dr. Richard Hirt, Professur Forstliches Ingenieurwesen, Departement Wald- und Holzfor- schung, ETHZ, CH-8092 Zürich.