

20928

PROTOKOLL

über die

IV. Konferenz der Kantone des Automobil- und Velo-Konkordates

abgehalten im

Bundesrathause in Bern

Montags, den 23. April 1906.



Die vierte Konferenz der Kantone des Automobil- und Velokonkordates, durch Kreisschreiben des eidg. Departements des Innern vom 11. April 1906 nach Bern einberufen, wird um 10 $\frac{1}{2}$ Uhr von Herrn Bundesrat *Ruchet*, Vorsteher des eidg. Departements des Innern, eröffnet. Herr Bundesrat *Ruchet* begrüsst die Herren Delegierten, verdankt ihr Erscheinen und gibt einen Ueberblick über die Ausführung der Beschlüsse der dritten Konferenz von 1905. In bezug auf die Verhandlungsgegenstände der vierten Konferenz verweist Herr Bundesrat *Ruchet* auf die im Einladungsschreiben enthaltenen, vom eidg. Departement des Innern aufgeworfenen Fragen, sowie auf die weiteren, der Konferenz vorgelegten Anregungen der Kantone Luzern, Waadt, Wallis und Neuenburg. Der Sprechende betont schliesslich den internationalen Charakter der Konferenz und bittet infolgedessen die Delegierten der Kantone, das Bureau für die Verhandlungen zu bestellen. Auf Wunsch der Konferenz übernimmt Herr Bundesrat *Ruchet* die Leitung der Konferenz und bezeichnet als Protokollführer Herrn Dr. *Guhl*, Beamter des eidg. Departements des Innern.

Der Namensaufruf ergibt die Anwesenheit folgender Abgeordneten:

a. Der Kantone:

- | | |
|----------------------|--|
| 1. Zürich: | Herr Reg.-Rat <i>Nägeli</i> . |
| | » » <i>Kern</i> . |
| 2. Bern: | » Direktionssekretär <i>Raaflaub</i> . |
| 3. Luzern: | » Reg.-Rat <i>Walther</i> . |
| 4. Uri: | (Ausserhalb des Konkordates.) |
| 5. Schwyz: | » Reg.-Rat <i>Schuler</i> . |
| 6. Obwalden: | » » <i>Küchler</i> . |
| 7. Nidwalden: | » » <i>Odermatt</i> . |
| 8. Glarus: | (Herr Reg.-Zweifel lässt seine Abwesenheit entschuldigen.) |
| 9. Zug: | » Reg.-Rat <i>Knüsel</i> . |
| | » » <i>Andermatt</i> . |
| 10. Freiburg: | » Staatsrat <i>de Weck</i> . |
| 11. Solothurn: | (War nicht vertreten.) |
| 12. Baselstadt: | » Reg.-Rat <i>David</i> . |
| 13. Baselland: | (Herr Reg.-Rat Dr. Grieder lässt seine Abwesenheit entschuldigen.) |
| 14. Schaffhausen: | » Reg.-Rat <i>Hug</i> . |
| 15. Appenzell A.-R.: | » » <i>Zuberbühler</i> . |
| 16. Appenzell I.-R.: | (Herr Reg.-Rat Fässler lässt seine Abwesenheit entschuldigen.) |
| 17. St. Gallen: | » Reg.-Rat Dr. <i>Mächler</i> . |
| 18. Graubünden: | (Ausserhalb des Konkordates.) |
| 19. Aargau: | » Reg.-Rat Dr. <i>Fahrländer</i> . |
| | x » <i>Konrad</i> . |
| 20. Thurgau: | » » <i>Böhi</i> . |
| 21. Tessin: | » Staatsrat <i>Donini</i> . |
| 22. Waadt: | » » <i>Cossy</i> . |
| | » <i>Cosandey</i> , Chef-Ingenieur der öffentl. Bauten. |
| 23. Wallis: | » Staatsrat <i>Couchepin</i> . |
| 24. Neuenburg: | » » <i>Perrier</i> . |
| 25. Genf: | » <i>Rehfous</i> , Sekretär des Justiz- und Polizeidepartementes. |
| | » <i>Empeyta</i> , Grossrat und Präsident des Automobilklubs von Genf. |

*b. Des eidg. Zolldepartements und der eingeladenen
Vereinigungen:*

Eidg. Zolldepartement: Herr *J. Adamina*, I. Sekretär des Departements.

Schweiz. Velozipedistenbund: Herr *Joss-Regli*, in Bern.
» Hauptmann *F. Eggenberg*,
in Bern.

Schweiz. Touring-Club: Herr *A. Navazza*, in Genf.

Schweiz. Automobil-Klub: Herr *J. Pittard*, in Genf.
» *A. von Bonstetten*, in Bern.

Auf Antrag des Vorsitzenden wird für die Abstimmungen jedem kantonalen Delegierten eine Stimme zuerkannt, während den Vertretern des Zolldepartements und der eingeladenen Vereinigungen beratende Stimme eingeräumt wird. Ferner ist die Konferenz damit einverstanden, dass — wie es schon in der dritten Konferenz vom 6. Februar 1905 geschah — auch die nur mit Mehrheit gefassten Beschlüsse für sämtliche Konkordatskantone gelten sollen.

Hierauf eröffnet der Vorsitzende die Diskussion über die erste Frage des eidg. Departements des Innern:

I. Wäre es nicht vorteilhaft, für die Polizeiorgane sämtlicher Konkordatskantone die Anwendung desselben Zeichens vorzuschreiben, um Automobil- und Motorradfahrer anzuhalten?

Für die prinzipielle Bejahung dieser ersten Frage sprechen sich aus die Herren *Walther*, *Empeyta*, *Mächler*, *Raaflaub*, *Kern*, *Konrad*, *Böhi*, *Hug* und *Nägeli*. Einzig Herr *Knüsel* ist gegen die Einführung eines einheitlichen Zeichens und will in dieser Beziehung den Kantonen volle Freiheit lassen. Er hält dafür, dass Art. 15 des Konkordates, wonach jeder, der ein Automobil anhält, sich als legitimer Vertreter der kantonalen Behörde zu erkennen geben muss, für den Verkehr genüge.

Ueber die weiteren Fragen, was für ein Signal als einheitliches Zeichen vorgeschrieben und wem die Anwendung dieses Zeichens in den Kantonen erlaubt werden soll, entspinnt sich eine längere Diskussion.

Herr *Empeyta* schlägt die Einführung eines weissen Stabes vor, wie ein solcher zum gleichen Zweck in London, Paris, Marseille bereits im Gebrauch stehe und in nächster Zeit auch in Oesterreich zur Anwendung kommen werde. Insbesondere mit Rücksicht auf die ausländischen Automobilisten, welche die Schweiz bereisen, hält Herr *Empeyta* es für zweckmässig, alle Polizeiorgane, uniformierte und nicht uniformierte, mit diesem weissen Stabe auszurüsten.

Herr *Raaflaub* begrüsst diese Anregung und erklärt sich mit den Ausführungen des Vorredners einverstanden.

Herr *Walther*, der dem weissen Stabe eine kleine rote Scheibe mit weissem Kreuz als einheitliches Zeichen vorziehen würde, spricht sich dahin aus, dass nur die nicht uniformierten, und daher nicht als Polizisten erkennbaren Vertreter der Behörden mit dem besonderen Zeichen (weisser Stab oder rote Scheibe) ausgerüstet werden sollen, während für die Uniform tragenden Polizisten ein Zeichen mit der Hand genügen dürfte. Aber auch da sollte eine einheitliche Handbewegung zur Anwendung kommen.

Die Herren *Mächler*, *Kern*, *Konrad* und *Hug* sind der Ansicht, dass ein besonderes Zeichen — der weisse Stab — für die nicht uniformierten Polizisten genügen dürfte. Sie betonen, dass in vielen Kantonen und besonders auf dem Lande die Aufsicht über den Strassenverkehr von Gemeindeammännern, Strassenaufsehern oder Strassenknechten ausgeübt werde. Für diese sei vor allem ein besonderes Zeichen von Wert. Dabei wäre es dann Sache der einzelnen Kantone, je nach deren Organisation, durch Einhändigung des Signals diejenigen Funktionäre zu bestimmen, welche die Kompetenz zum Anhalten von Automobilisten besitzen sollten.

Herr *Nägeli*, unterstützt von Herrn *Böhi*, spricht sich zu Gunsten einer blossen Armbewegung, Ausstrecken oder Hochhalten der rechten Hand, als einziges einheitliches Zeichen aus und warnt im Interesse der Einfachheit und der Durchführbarkeit der Sache vor der Wahl eines Zeichens, das eine besondere Ausrüstung der Funktionäre erforderlich mache und diese noch mehr belaste. Im übrigen ist Herr *Nägeli* damit einverstanden, dass den Kantonen überlassen

werde, die mit der Aufsicht über den Motorwagenverkehr betrauten Organe zu bezeichnen.

Herr *Raaflaub* regt noch die Festsetzung eines einheitlichen Zeichens zum Zwecke der Verminderung der Fahrgeschwindigkeit an, und in ähnlicher Weise macht Herr *Böhi* darauf aufmerksam, dass die Einführung einer Handbewegung als einheitliches Warnungszeichen vorteilhaft wäre und dass dieses Zeichen, im Gegensatz zum Signal des Anhaltens, von jedem Privatmann auf der Strasse gegeben werden könnte. Auf diese Weise dürften eine Menge Unglücksfälle vermieden werden.

Nachdem Herr *Walther* nochmals davon abgeraten hatte, den Kantonen die Abgabe des einheitlichen Signals an diesen oder jenen Funktionär zu überlassen, und nachdem Herr *Empeyta* noch auf die Vorzüge des weissen Stabes als internationales Zeichen hingewiesen hatte, wurde zur Abstimmung geschritten:

1. Mit allen gegen eine Stimme wird beschlossen: Es ist vorteilhaft, für die Polizeiorgane sämtlicher Konkordatskantone die Anwendung desselben Zeichens vorzuschreiben, um Automobil- und Motorradfahrer anzuhalten.

2. Mit 10 gegen 9 Stimmen wird der Antrag *Empeyta*, sowohl für uniformierte als nicht uniformierte Polizisten (Funktionäre) das gleiche Zeichen einzuführen, jedoch den Kantonen die Bezeichnung dieser Funktionäre zu überlassen, den Anträgen *Walther*, *Mächler* etc. vorgezogen.

3. Mit 13 gegen 11 Stimmen entschliesst sich die Konferenz für Einführung eines mechanischen Zeichens gegenüber dem Antrag *Nägeli*, als Zeichen des Stoppens eine blosser Handbewegung vorzuschreiben.

4. Mit 15 gegen 2 Stimmen wird als einheitliches Zeichen der weisse Stab erklärt, entgegen dem Vorschlag *Walther*, der dafür eine rote Scheibe mit weissem Kreuz in Aussicht nahm.

Auf den Ordnungsantrag des Herrn *Walther* wird beschlossen, den zweiten Teil der ersten Frage: Sollten nicht bei Zuwiderhandlung gegen den Befehl zum Anhalten einheitliche, strenge Bussen verfällt werden? im Zusammenhang mit der Frage 4a in Diskussion zu setzen.

II. Zweite Frage des Kreisschreibens: Könnte nicht an allen Orten, wo eine verminderte Geschwindigkeit erforderlich erscheint (Art. 9, Abs. 2 und 3 des Konkordates), eine einheitliche Aufschrifttafel aufgestellt werden?

Herr *Perrier* wünscht die Anregung des Departementes in dem Sinne zu erweitern, dass gesagt wird: Könnten nicht an allen Orten, wo eine verminderte Geschwindigkeit erforderlich erscheint oder wo eine Strasse dem Motorwagenverkehr vollständig gesperrt ist, einheitliche Aufschrifttafeln aufgestellt werden?

Herr *Empeyta* empfiehlt, entsprechend dieser Anregung und in Uebereinstimmung mit internationalen Gebräuchen, die Anwendung von Aufschrifttafeln in blauer Farbe für die Verminderung der Fahrgeschwindigkeit, in gelber Farbe für das Fahrverbot. Im übrigen wünscht Herr *Empeyta*, dass sich diese Tafeln und ihre Aufschriften nicht an die Automobilisten allein wenden, sondern für alle Fahrzeuge gelten.

Herr *Perrier* erklärt sich mit den Vorschlägen *Empeyta* einverstanden und regt die Anwendung leichtverständlicher Zeichen, z. B. eines Pfeiles, auf den einheitlichen Aufschrifttafeln an.

Herr *Navazza* verfolgt diesen Vorschlag weiter und gibt vom Vorgehen der internationalen Liga der Touristenvereinigungen Kenntnis. Diese Liga, welche 500,000 Mitglieder zählt, verwendet als einheitliche Inschrift für ihre Tafeln einen gut sichtbaren Pfeil, der in senkrechter Anordnung, Spitze nach unten, «Absteigen, Gefahr», in leicht geneigter Richtung «Vorsicht», in gekrümmter Anordnung «starke Wendung der Strasse» bedeutet. Herr *Navazza* macht auf die Vorteile dieses praktischen Systems aufmerksam und empfiehlt eventuell dessen Anwendung durch die kantonalen Behörden.

Herr *Walther* greift auf die Anregung des Departements zurück, indem er zwar für die Verminderung der Geschwindigkeit das Anbringen von Aufschrifttafeln in einheitlicher Farbe, eventuell auch mit gleicher Inschrift, für zweckmässig hält, die Art und Weise der Sperrung einer Strasse jedoch den Kantonen überlassen will. Nach seiner Ansicht müssen

aber die Kantone selbst für das Aufstellen der Aufschrifttafeln zum Zwecke der Verminderung der Geschwindigkeit sorgen und darf dies nicht den Gemeinden oder den Automobil- und Touring-Klubs überlassen werden. Dagegen dürften dann diese Klubs, denen diese Aufgabe abgenommen wird, durch Beiträge die Kantone hierin unterstützen.

Herr *Fahrländer* will überhaupt von jeder Aufstellung einheitlicher Tafeln Umgang nehmen; er hält die Vorschriften des Art. 9 des Konkordates, deren genaue Kenntnis man bei jedem Automobilisten voraussetzen müsse, für ausreichend. — In ähnlicher Weise sprechen sich die Herren *Raaflaub* und *Konrad* aus. Der letztgenannte macht speziell darauf aufmerksam, dass man zu weit gehe, wenn man überall, wo eine verminderte Geschwindigkeit am Platze sei, Tafeln anbringen wolle. Dadurch erreiche man gerade das Gegenteil von dem, was man beabsichtige, indem die Automobilisten nicht mehr den Art. 9 des Konkordates und dessen Regeln befolgen, sondern sich einfach darnach richten werden, ob Tafeln angebracht seien oder nicht.

Ueber diese Einwirkung der Aufstellung zahlreicher Tafeln auf die allgemeine Befolgung der Konkordatsvorschriften, insbesondere der Bestimmungen des Art. 9, entspinnt sich eine längere Diskussion. Herr *Mächler* erblickt in den Tafeln eine wirksame Ergänzung der Konkordatsbestimmungen, indem deren Vorhandensein die Automobilisten an die Vorsschriften des Artikel 9 erinnern werde. Die Herren *de Weck*, *Cossy* und *Empeyta* halten dafür, dass in der Tat niemals an allen Orten, wo vorsichtiges Fahren notwendig ist, Aufschrifttafeln vorhanden sein werden. Die Vereinheitlichung in bezug auf die Farbe der Tafeln könne und dürfe deshalb auch nicht die Bedeutung haben, den Automobilisten von der Beobachtung der Konkordatsvorschriften zu entbinden. Immerhin könnte in der vom Departement des Innern vorgeschlagenen Resolution entweder gesagt werden, dass trotz der Aufstellung von Tafeln der Art. 9 des Konkordates gleichwohl strenge befolgt werden müsse, oder es könnte der Beschluss überhaupt anders formuliert werden. Herr *Cossy*, dem die obenerwähnten Herren und auch Herr *Mächler* zustimmen, schlägt folgende Fassung

vor: Die Konferenz beschliesst, dass die in Art. 9 des Konkordates vorgesehenen Aufschrifttafeln von einheitlicher Farbe sein sollen, nämlich blau für die Verminderung der Geschwindigkeit und gelb für das Fahrverbot.

Der Vorsitzende bemerkt hinsichtlich der Abstimmung, dass es laut Vorschrift des Konkordates Sache der Kantone und Gemeinden sei, die Standorte und die Zahl der nötig scheinenden Aufschrifttafeln zu bestimmen und dass somit die Konferenz hierüber nichts mehr zu beschliessen habe.

Hierauf wird der Eventualantrag Walther, nur für die Verminderung der Geschwindigkeit, nicht aber für die gesperrten Strassen, eine einheitliche Aufschrifttafel einzuführen, mit Mehrheit abgelehnt.

In definitiver Abstimmung wird der Antrag Cossy, dass die in Art. 9 des Konkordats vorgesehenen Aufschrifttafeln von einheitlicher Farbe sein sollen, nämlich blau für die Verminderung der Geschwindigkeit und gelb für das Fahrverbot, mit 14 gegen 9 Stimmen dem Antrag Fahrländer, von der Einführung einheitlicher Aufschrifttafeln Umgang zu nehmen, vorgezogen.

Hierauf wird die Sitzung um 12 Uhr 40 abgebrochen.

Wiederbeginn der Sitzung nachmittags 2½ Uhr.

Es sind die nämlichen Herren anwesend wie in der Vormittagssitzung. Der Vorsitzende bringt die dritte Frage des Kreisschreibens zur Sprache:

III. Würde es sich nicht empfehlen, überall den Polizeiorganen, die speziell mit der Ueberwachung des Verkehrs betraut sind, durch praktische Instruktion die Befähigung zur Beurteilung eventueller Uebertretungen der Automobilverordnung, insbesondere die richtige Schätzung der Fahrgeschwindigkeit beizubringen?

Herr *Walther* macht auf die Wichtigkeit dieser Frage aufmerksam und weist darauf hin, dass gerade von der verschiedenen Beurteilung von Uebertretungen des Konkor-

dates der Anstoss ausgehe zu den Streitigkeiten und unangenehmen Auftritten zwischen Polizisten und Automobilisten, die man für die Zukunft vermeiden möchte. Aus diesem Grunde sei eine genaue Instruktion der Aufsichtsorgane, deren Aussagen bei späterer gerichtlicher Beurteilung entscheidende Bedeutung zukomme, dringend notwendig, jetzt um so mehr, nachdem, gemäss den Beschlüssen der Konferenz, auch anderen als Polizeiorganen die Aufsicht über den Automobilverkehr anvertraut werden könne. Bei dieser Instruktion sollte dann vor allem darauf gesehen werden, den Aufsichtsorganen für jeden einzelnen Fall ein klares Urteil zu wahren und dieselben nicht durch die sehr häufigen Uebertreibungen — auch in der Presse — beeinflussen zu lassen.

Noch wirksamer zur Erreichung einer geordneten Kontrolle und zur Vermeidung von Anständen wäre allerdings die obligatorische Einführung von Apparaten, welche die Ueberschreitung einer gewissen Maximalgeschwindigkeit unmöglich machen würden, oder das Anbringen automatisch registrierender Geschwindigkeitsmesser an allen Motorwagen. Herr Walther empfiehlt, einerseits in jedem Kanton die vorgeschlagene Instruktion in Aussicht zu nehmen, andererseits das eidg. Departement des Innern zu ersuchen, die Frage der mechanischen Vorrichtungen und Geschwindigkeitsmesser zu prüfen.

Ueber die Frage der bessern Instruktion der Polizeiorgane äussern sich noch Herr *Kern*, der nicht sehr viel von einer solchen erhofft, sondern eine Besserung der Verhältnisse allein von der gewissenhaften, ausnahmslosen Befolgung des Art. 9 des Konkordates durch die Automobilisten erwartet, und Herr *Navazza*. Der letztgenannte hält eine Instruktion der Polizeiorgane für zweckmässig, und zwar sollte es sich dabei nach seiner Ansicht vor allem darum handeln, die bei den Polizisten und Aufsehern noch vielfach vorhandenen Vorurteile und unrichtigen Vorstellungen über das Funktionieren und die Handhabung der Motorwagen zu beseitigen und es diesen Beamten zu ermöglichen, in voller Kenntnis aller Umstände die Uebertretungen festzustellen und zu würdigen. Herr *Cossy* spricht sich dahin aus, dass es wohl

das einfachste und beste wäre, wenn eine den Ausführungen des Herrn Navazza entsprechende Instruktion von Fachleuten ausgearbeitet und dem eidg. Departement des Innern zu Händen der Kantone übermittelt würde.

Ueber den zweiten Teil der Anregung des Herrn Walther nehmen die Herren Fahrländer und Pittard Stellung. Herr *Fahrländer* hebt die ausserordentliche Schwierigkeit hervor, welche die einigermassen richtige Schätzung der Fahrgeschwindigkeit in sich schliesse, und betont, dass hier niemals die Belehrung der Polizeiorgane eine genügende sein könne. Aus diesem Grunde sei der Vorschlag des Herrn Walther, die obligatorische Einführung von Geschwindigkeitsmessern betreffend, zu begrüssen, und er empfehle dem eidg. Departement des Innern ebenfalls, ein Gutachten über die Anwendbarkeit und Zuverlässigkeit dieser Apparate einzuholen.

Herr *Pittard*, Präsident des Automobilklubs, weist darauf hin, dass die Automobilisten von sich aus zur Anwendung von Geschwindigkeitsmessern gelangen werden, sobald deren Zuverlässigkeit erprobt sei und die Aufzeichnungen derselben auch von den Behörden in Streitfällen anerkannt würden. Dagegen betont der Sprechende die Schwierigkeit der obligatorischen Einführung in bezug auf die ausländischen Automobilisten, welche die Schweiz bereisen.

Der *Vorsitzende*, die verschiedenen Punkte der Diskussion zusammenfassend, macht den Vorschlag, die dritte Frage des Kreisschreibens in dem Sinne anzunehmen, dass das eidg. Departement des Innern ersucht werde.

a. durch Fachmänner eine Instruktion nach dem Antrage Cossy ausarbeiten zu lassen und hernach den Kantonsregierungen mitzuteilen;

b. ein Gutachten über die Anwendung von Apparaten zur Beschränkung der Maximalgeschwindigkeit und von Geschwindigkeitsmessern einzuholen und dann den Kantonen davon Kenntnis zu geben.

Dieser Antrag wird stillschweigend von der Konferenz angenommen.

IV. Vierte Frage des Kreisschreibens: Wäre nicht eine Einigung sämtlicher Konkordatskantone wünschenswert:

a. über die Höhe der in der Praxis auszufällenden Bussen bei Uebertretung der Konkordatsbestimmungen, insbesondere bei Zuwiderhandlung gegen den Befehl zum Anhalten (vergl. 1 b), und

b. über das Verfahren bei Verhängung von Strafen: 1. Keine Bussbefehle durch Polizisten, die nicht selbst auf der Strasse die Uebertretung konstatiert haben; 2. Kein Bussenanteil der Polizisten; 3. Obligatorische Bescheinigung jeder eingezogenen Busse.

Der *Vorsitzende* weist einleitend auf die grosse Verschiedenheit der kantonalen Gesetze hinsichtlich der Bussbestimmungen hin, indem z. B. die Bussmaxima je nach den Kantonen zwischen 50 und 1000 Fr. oder Gefängnisstrafe bis ein Monat variieren. Ferner bemerkt Herr Bundesrat Ruchet, dass auch die Art und Weise der Feststellung der Uebertretungen des Konkordates je nach den Kantonen eine sehr verschiedene sei und dass gerade in dieser Richtung eine Einigung der Kantone zahlreiche Uebelstände beseitigen könnte.

Ueber die Frage 4 a, betreffend die Vereinheitlichung in Bezug auf die Höhe der Bussen, sprechen, sich die Herren *Rehfous*, *Walther* und *Konrad* übereinstimmend in dem Sinne aus, dass trotz dem guten Willen der Konferenz eine Einigung kaum erreichbar sein werde. Einerseits kämen hier eben die kantonalen Strafgesetze in Betracht, deren Revision kaum herbeigeführt werden könne, anderseits sei es den Administrativbehörden unmöglich, in die Praxis der Gerichte einzugreifen und auf diese Weise Einheit zu schaffen. Eine Besserung werde hier erst mit der Unifikation des Strafrechts eintreten. Einzig Herr *Cossy* hält eine Vereinbarung der Kantone für möglich, wonach je ein Minimum und ein Maximum der Bussen für die verschiedenen Uebertretungen festgesetzt würde.

Zu der Frage 4 b über das Vorgehen bei der Feststellung der Uebertretungen und das Verfahren bei der Verhängung von Strafen äussern sich in erster Linie die Vertreter des schweizerischen Automobilklubs, die Herren *Pittard* und *v. Bonstetten*. Sie betonen, dass in dieser Beziehung in einzelnen Kantonen Missbräuche bestehen und

dass gerade derartige Fälle, wo der Polizist Bussen ausspricht, dieselben einkassiert und seinen Anteil davon bezieht, unter den Automobilisten mit Recht viel Staub aufgeworfen und unser Land in Verruf gebracht haben. In gleichem Sinne nehmen ausser dem Herrn Vorsitzenden die Herren Walther und Mächler Stellung.

Herr Bundesrat *Ruchet* weist auf die Beschwerden hin, die beim Departement des Innern und sogar beim Bundesrat über unstatthafes Vorgehen kantonaler Polizeiorgane ergangen seien.

Herr *Walther* gibt von den Erfahrungen Kenntnis, welche im Kanton Luzern gemacht worden seien. Hier seien die Polizisten durch ein Zirkular des Polizeidepartements über ihr Vorgehen gegenüber den Automobilisten belehrt und angehalten worden, gegen dieselben kein anderes Verfahren anzuwenden als das bei jeder Feststellung einer Uebertretung übliche.

Herr *Mächler* bezeichnet Verhältnisse, unter denen es möglich sei, dass ein Polizist eine Uebertretung des Konkordates konstatiere, als Richter die Busse sofort ausspreche und einziehe und hernach seinen Anteil daran erhalte, als skandalös. Nach seiner Ansicht sei es Pflicht der Konferenz, die Konkordatskantone zu ersuchen, derartige Uebelstände zu beseitigen und die Polizeiorgane in dasjenige Tätigkeitsgebiet zu verweisen, in das sie gehören. Darnach sollten zwar die Polizisten überall die Uebertretungen konstatieren, indem sie das Automobil anhalten, und die Durchführung der Strafe sichern, indem sie eine Kaution verlangen, dafür bescheinigen und für den Fall, wo eine solche nicht geleistet werde, Konfiskation vornehmen. Irgend welche Strafkompetenz (sofortiger Bezug von Bussen) dürfe keinem Polizisten zustehen und ebenso sei die Beteiligung des einzelnen Beamten an der über einen Automobilisten verhängten Busse ein Unfug, den alle Kantone abschaffen sollten.

Die Herren *Cossy* und *Couchepin* erklären ihre Zustimmung zu den Ausführungen des Herrn Mächler. Immerhin bemerkt Herr *Couchepin*, dass für den Kanton Wallis eine Revision verschiedener Gesetzesbestimmungen notwendig sei, um die Berechtigung der Polizisten an einem Teil der bezo-

genen Bussen aufzuheben. In jedem Falle werde auch da die Frage geprüft werden.

Herr *Rehfous* empfiehlt denjenigen Kantonen, in denen die Polizisten nach Gesetz ein Recht auf einen Anteil an den Bussen besitzen, diese Anteile am Ende des Jahres unter sämtliche Polizisten zu verteilen, wie dies auch in Zukunft in Genf geschehen werde. Dadurch würden entschieden gewisse Nachteile dieses Systems beseitigt.

Herr *Empeyta* konstatiert die Zustimmung der Konferenz zu den Vorschlägen des Herrn Mächler und erteilt dann den Herren Kantonsabgeordneten den Rat, nun auch ihre Polizeiorgane mit den nötigen Formularen — Empfangsscheine für geleistete Kautions, anstatt Empfangsscheine für bezahlte Bussen — auszustatten. Im übrigen regt Herr Empeyta als wirksamste Strafe gegen solche einheimische Automobilfahrer, welche sich unter keinen Umständen an die Konkordatsvorschriften halten wollen, den Entzug der Fahrbewilligung an.

Nachdem der *Vorsitzende* unter Bezugnahme auf das Protokoll der dritten Konferenz, Zusammenstellung Ziffer 11, gegenüber dem Votum des Herrn *David* nochmals auf die Bedeutung der Konferenzbeschlüsse als desiderata zu Handen der Kantone hingewiesen hatte, wurde zur Abstimmung geschritten:

1. In Bezug auf 4 a beschliesst die Konferenz, angesichts der Schwierigkeiten in den Kantonen, von einer Einigung über die Höhe der in der Praxis auszufällenden Bussen bei Uebertretungen der Konkordatsvorschriften abzusehen; immerhin wird mit 11 gegen 8 Stimmen gemäss dem Vorschlag des Departements des Innern sub 1 b beschlossen, die Verhängung einheitlicher strenger Bussen bei Zuwiderhandlung gegen den Befehl zum Anhalten als vorteilhaft zu bezeichnen.

2. Hinsichtlich 4 b erklärt sich die Konferenz mit 10 gegen 9 Stimmen damit einverstanden, dass

a. die Kantone eingeladen werden, ihre Polizeiorgane anzuhalten, keine Bussen gegen Automobilfahrer auszusprechen und einzuziehen, sondern nur die Uebertretungen festzustellen und durch Abnahme einer Kautions gegen Bescheinigung die Durchführung der Strafe zu sichern;

b. die Kantone ferner eingeladen werden, dafür zu sorgen, dass kein Polizist einen Anteil an der Busse erhält, die auf Grund seiner Anzeige gegen einen Automobilfahrer ausgesprochen wird.

V. Erste Frage des Polizeidepartements des Kantons Luzern: Wäre es nicht wünschenswert und angezeigt, dass den fremden, die Schweiz befahrenden Automobilisten an der Grenze eine in deutscher, französischer und englischer Sprache abgefasste Zusammenstellung der für die Schweiz geltenden Automobilvorschriften eingehändigt würde?

Der *Vorsitzende* erinnert daran, dass das eidg. Departement des Innern bereits 5000 Exemplare des Konkordates in den drei Landessprachen an das Zolldepartement abgegeben habe und dass jedem ausländischen Automobilisten an der Grenze ein Exemplar eingehändigt werde.

Herr *Walther* gibt zu, dass dadurch in der Tat seiner Anregung teilweise schon Rechnung getragen sei; immerhin dürfte es sich empfehlen, das Konkordat auch in englischer Sprache redigieren zu lassen und demselben je ein Verzeichnis der Maxima und Minima der in den verschiedenen Kantonen üblichen Bussen beizudrucken.

Der *Vorsitzende* bemerkt, dass das eidg. Departement des Innern den Vorschlag des Herrn *Walther* prüfen werde.

VI. Zweite Frage des Polizeidepartements des Kantons Luzern: Wäre es nicht angezeigt, dass betreffend interkantonale Strassen ein Uebereinkommen in der Richtung erzielt würde, dass solche Strassen nur unter Zustimmung aller von denselben durchzogenen Kantone für den Automobilverkehr gesperrt werden dürfen oder dass wenigstens vor Erlass einer solchen Sperre allen beteiligten und interessierten Kantonen Gelegenheit gegeben wird, allfällige Einwendungen geltend zu machen?

Mit Bezug auf diese Anregung führt Herr *Walther* aus, dass die Veranlassung zu derselben in der Sperre der Brünigroute durch den Kanton Obwalden liege. Durch diese Sperrung hätte die Fremdenindustrie der Gegend des Vierwaldstättersees und des Berner Oberlandes bedeutenden Schaden erlitten und seien auch andere Erwerbszweige in Mitleidenschaft ge-

zogen worden. Nach seiner Ansicht wäre es dem Kanton Obwalden möglich gewesen, durch andere Mittel, strengere Kontrolle, bessere Ueberwachung des Verkehrs, die Interessen des einheimischen Verkehrs zu schützen, und er glaube auch, dass die Behörden von Obwalden nicht zu der radikalen Massnahme gelangt wären, wenn sie vorher den mitinteressierten Kantonen Bern und Luzern Gelegenheit zur Erhebung ihrer Einwendungen gegeben hätten.

In gleichem Sinne äussert sich Herr *Raaflaub* und spricht des weitern die Erwartung aus, dass die Entscheidung der obwaldnerischen Regierung bezüglich der Schliessung des Brünig keine definitive sein werde. Im übrigen könnten sich leicht in der Zukunft analoge Fälle präsentieren und da sollten dann zuerst andere wirksame Mittel in Betracht gezogen werden, wie die Anordnung von Sicherheitsmassregeln, Oeffnung des Verkehrs für eine gewisse Tageszeit, und nicht sogleich die absolute Sperrung verhängt werden.

Herr *Küchler* versucht die Sperrung des Brünig zu rechtfertigen. Formell sei der Kanton Obwalden durch Ziffer II des Konkordates legitimiert gewesen, diese Massnahme zu treffen, und materiell werde dieselbe durch die besonderen Verhältnisse (enge Strassen, lebhafter Verkehr auf den Bahnhöfen der Brünigbahn und der Dampfschiffstation Alpnachstaad) begründet. Die Sperrung habe den beständigen Klagen teils gerade der Vertreter der Fremdenindustrie, teils der Automobilisten über hohe und ungerechte Bussen — obwohl in den Jahren 1901 bis 1905 nur 33 Bussen im Gesamtbetrage von 1030 Fr. ausgesprochen worden seien — ein Ende machen wollen. Gegen die Annahme des Antrages Walther, worin nur ein Wunsch an die Kantone ausgedrückt werde, habe er nichts einzuwenden.

Der *Vorsitzende* weist darauf hin, dass das eidg. Departement des Innern bei der künftigen Zusicherung von Bundesbeiträgen an den Bau von Strassen prüfen werde, ob von den Kantonen in dieser Beziehung nicht gewisse Garantien für die Zukunft verlangt werden sollen. Indem gegen den Antrag Walther kein Widerspruch erhoben worden sei, gelte derselbe als angenommen.

VII. Erste Frage der Baudirektion des Kantons Waadt: Müssen die Motorräder gemäss der Bestimmung des Art. 7 des Konkordates mit zwei Bremsen versehen sein, oder genügt eine solche?

Herr *Cossy* macht auf den Unterschied aufmerksam, der zwischen den eigentlichen Motorrädern als besonderer Typus (motocycles) und den leichteren, mit einem schwächeren Motor versehenen Fahrrädern (motosacoques) bestehe. Entsprechend diesem Unterschied könnte Art. 7 des Konkordates dahin ausgelegt werden, dass für jene zwei Bremsen, für diese nur eine verlangt würde.

Herr *Navazza* hat nichts dagegen, wenn für leichtere Motorfahräder nur eine Bremse gefordert wird.

Der *Vorsitzende* betont gegenüber Herrn *Kern*, dass es sich hier um eine Interpretation einer Konkordatsbestimmung handle und der Beschluss der Konferenz daher für die Kantone verbindlich sei.

Der Antrag *Cossy* gelangt zur Abstimmung:

Die Konferenz beschliesst mit Mehrheit, Art. 7 des Konkordates dahin auszulegen, dass die zuständigen kantonalen Behörden ermächtigt werden, für die leichteren Motorfahräder (motosacoques) nur *eine* Bremse vorzuschreiben, wenn deren Anwendung als genügend erscheint.

VIII. Zweite Frage der Baudirektion des Kantons Waadt und zweiter Antrag des Staatsrates des Kantons Neuenburg:

Wie sind Art. 2, 3 und 4 des Konkordates auf Berufsfahrer, d. h. auf diejenigen anzuwenden, die mit Automobilen und Motorrädern Handel treiben oder Reparaturwerkstätten besitzen?

Einführung eines besonderen Schildes für den Verkehr von Versuchsfahrzeugen der Fabriken und Handelsfirmen.

Herr *Cossy* führt aus, dass verschiedene Reklamationen und Beschwerden seitens der Automobilhändler und Reparatoren es wünschbar erscheinen liessen, Art. 3 des Konkordates dahin zu interpretieren, dass für diese Versuchs- und Probefahrten besondere Bewilligungen erteilt werden könnten.

Herr *Perrier* fügt hinzu, dass auch besondere Schilder dazu verwendet werden sollten. Der Kanton Neuenburg sei

bereits in den Fall gekommen, derartige Schilder — interkantonaler Automobilschild mit rotem Streifen in der Mitte — an Automobilfabriken abzugeben.

Der *Vorsitzende* macht darauf aufmerksam, dass es sich zwar mehr um eine Ergänzung des Konkordates als um eine Interpretation desselben handle; jedoch sei angesichts der bedeutenden Schwierigkeit der Abänderung des Konkordates der Weg der Interpretation der praktischere.

Die Konferenz beschliesst mit allen gegen eine Stimme, Art. 3 des Konkordates so auszulegen, dass den Kantonen freigestellt wird, den Fabrikanten und Händlern für ihre Versuchs- und Probefahrten besondere Bewilligungen und Schilder abzugeben.

IX. Erster Antrag des Staatsrates des Kantons Neuenburg: Herausgabe einer bunten Tafel, auf welcher die Veloschilder sämtlicher Kantone zum Gebrauch für die mit der Handhabung der Konkordatsbestimmungen betrauten Beamten widergegeben sind.

Herr *Perrier* erinnert an die grosse Verschiedenheit der in Gebrauch stehenden Veloschilder der Kantone. Für die Polizeiorgane wäre eine Orientierung an Hand einer bunten Tafel von grossem Wert. Der Antrag wird von Herrn *de Weck* unterstützt und hierauf mit Mehrheit angenommen.

X. Dritter Antrag des Staatsrates des Kantons Neuenburg: Das eidg. Departement des Innern wird eingeladen, die Frage eines Gegenrechtsvertrages mit Frankreich in Bezug auf den Verkehr mit Fahrrädern zu prüfen.

Herr *Perrier* begründet diesen Antrag damit, dass die französischen Radfahrer auf Grund des Art. 21 des Konkordates, ohne eine Taxe zu bezahlen, die Schweiz während drei Monaten befahren, dass aber umgekehrt die Schweizer beim Befahren französischen Gebietes für je drei Monate eine Gebühr von 60 Cts. zu entrichten hätten.

Herr *Mächler* weist auf die schon in der dritten Konferenz erwähnten Vereinbarungen hin, welche in dieser Hinsicht zwischen dem Kanton St. Gallen und den vorarlbergi-

schen Grenzgemeinden bestehen, und Herr *Navazza* gibt nähere Auskunft über die dreimonatliche Bewilligung für den Verkehr nach Frankreich.

In der Abstimmung wird der dritte Antrag Neuenburgs einstimmig angenommen.

XI. Vierter Antrag des Staatsrates von Neuenburg: Ein mit Ausweiskarte und Schild versehener Eigentümer eines Fahrrades, der sich in einem andern Kanton niederlässt, ist nicht gehalten, vor Ablauf der Gültigkeit seines Ausweises, d. h. vor Ablauf des Jahres, eine neue Nummer zu lösen und die Taxe zu bezahlen.

Die Herren *Perrier*, *Raaflaub* und *Mächler* empfehlen der Konferenz die Annahme dieses Beschlusses. Herr *Mächler* macht insbesondere darauf aufmerksam, dass ein gleicher Antrag an der dritten Konferenz nur aus Opportunitätsgründen auf die Automobile und Motorvelos beschränkt worden sei, dass man diesen Schritt jedoch zurzeit schon wagen dürfe.

Der Antrag wird einstimmig zum Beschluss erhoben.

XII. Anregung des Justiz- und Polizeidepartements des Kantons Wallis: Durchführung der in Postulat Nr. 5 der dritten Automobilkonferenz als wünschbar erklärten Identitätskontrolle für ausländische Automobilisten.

Herr *Couchepin* erinnert an das erwähnte Postulat und spricht sich zu Gunsten der Feststellung der Identität eines jeden in die Schweiz einfahrenden Automobilisten durch die Zollbehörden aus. Der Sprechende weist darauf hin, dass diese Anregung schon öfters, auch in der Presse, aufgetaucht sei und dass die Einführung einer solchen Kontrolle die Aufgabe der kantonalen Polizeibehörden bedeutend erleichtern würde. Herr *Couchepin* macht den Vorschlag, zu diesem Zwecke jedem ausländischen Automobilisten beim Passieren der Grenze ein kleines Heft zu übergeben, welches Angaben über die Person und den Wohnort des Inhabers enthielte und in dem die im Lauf der Reise ausgesprochenen Bussen und geleisteten Kauttionen eingetragen werden könnten. Herr

Couchevin spricht den Wunsch aus, dass die interessierten eidg. Departemente die Anregung in Erwägung ziehen möchten.

Damit sind die Traktanden der Tagesordnung erschöpft. Der Vorsitzende fragt an, ob noch anderweitige Vorschläge gemacht werden wollen.

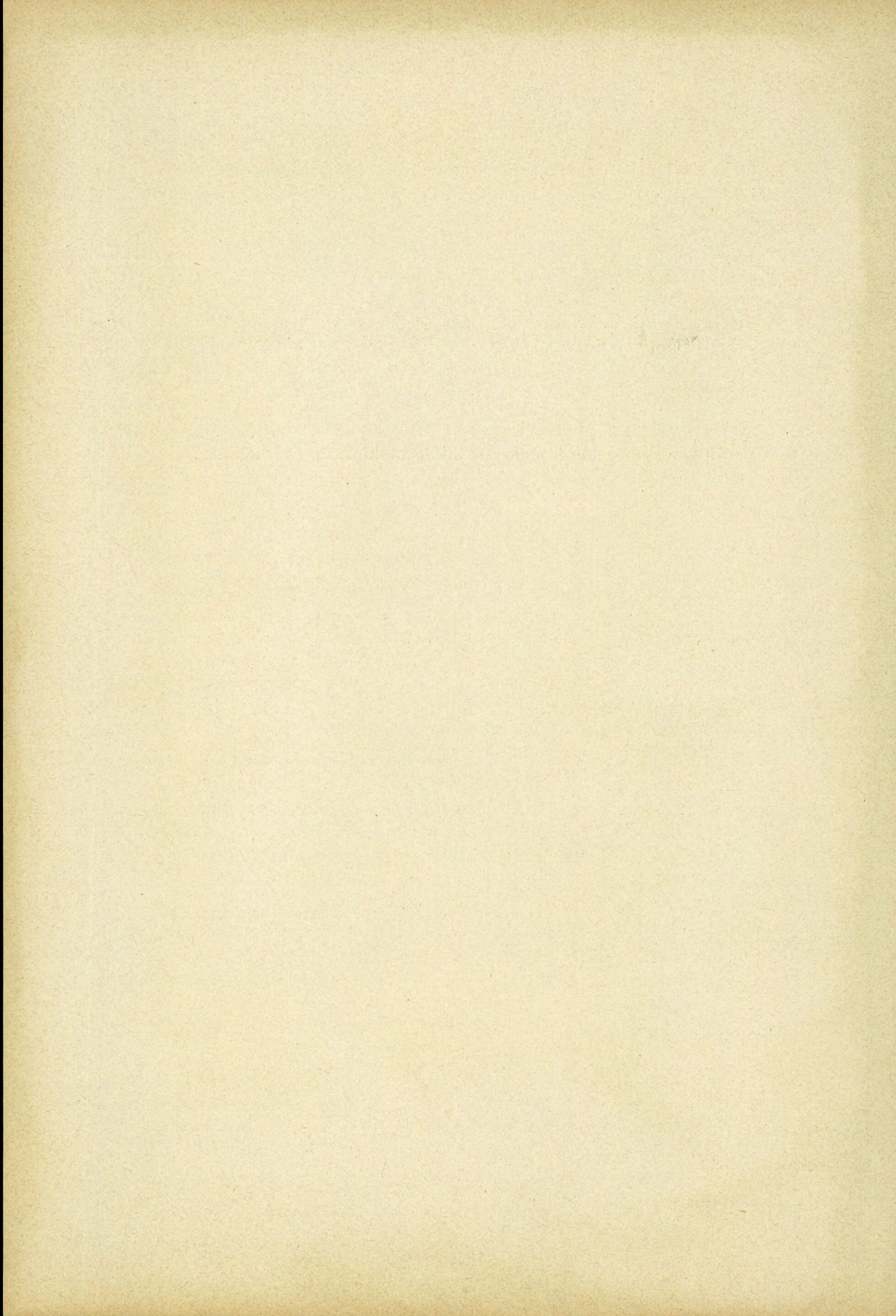
Herr *Donini* spricht über Art. 9 des Konkordates und über die Notwendigkeit, dass ein Führer eines Automobils jedesmal die Geschwindigkeit vermindere, wenn ein Führer eines anderen Fahrzeuges ihm ein Zeichen gebe. Zu diesem Punkte äussern sich ferner die Herren *Mächler*, *Navazza* und der *Vorsitzende*. Eine Abstimmung findet mangels eines bestimmten Antrages nicht statt.

Ferner bringt Herr *Eggenberg* die Frage zur Sprache, ob die Militärradfahrer gehalten seien, neben der ihnen vom Bunde gegebenen Nummer noch kantonale Nummern zu lösen. Er weist einerseits auf ein kantonales Urteil hin, welches diese Frage bejahte, und anderseits auf die freiere Auffassung verschiedener Kantone, welche die eidg. Nummer als genügend erachten. Für Bejahung der gestellten Frage spricht Herr *David*, während Herr *Mächler* die freiere Auffassung vertritt, wonach eine kantonale Nummer nicht mehr als erforderlich erscheint. Eine Abstimmung findet auch hier nicht statt.

Da keine weiteren Vorschläge gemacht werden, dankt der Vorsitzende den versammelten Herren für ihre Teilnahme an den Verhandlungen und erklärt die Konferenz — 5 Uhr 20 Minuten — für geschlossen.

Der Protokollführer:

Dr. Theo Guhl.



Zusammenstellung der Konferenzbeschlüsse.

I. Es soll der weisse Stab als einheitliches Zeichen für die Polizeiorgane sämtlicher Konkordatskantone eingeführt werden, um Automobil- und Motorradfahrer anzuhalten (pag. 5 des Prot.).

II. Die in Art. 9 des Konkordates vorgesehenen Aufschrifttafeln sollen von einheitlicher Farbe sein, nämlich blau für die Verminderung der Geschwindigkeit und gelb für das Fahrverbot (pag. 8 des Prot.).

III. Das eidg. Departement des Innern wird ersucht,

a. durch Fachmänner eine Instruktion für die Polizeiorgane, entsprechend den Anträgen Navazza und Cossy (pag. 10 des Prot.), ausarbeiten zu lassen und hernach den Kantonsregierungen mitzuteilen;

b. ein Gutachten über die Anwendung von Apparaten zur Beschränkung der Maximalgeschwindigkeit und von Geschwindigkeitsmessern einzuholen und dann den Kantonen Kenntnis zu geben (pag. 10 des Prot.).

IV. 1. Die Verhängung einheitlicher, strenger Bussen bei Zuwiderhandlung gegen den Befehl zum Anhalten wird als wünschenswert erklärt (pag. 13 des Prot.).

2. Die Kantone werden eingeladen, ihre Polizeiorgane anzuhalten, keine Bussen gegen Automobilfahrer auszusprechen und einzuziehen, sondern nur die Uebertretungen festzustellen und durch Abnahme einer Kautions gegen Bescheinigung die Durchführung der Strafe zu sichern (pag. 13 des Prot.).

3. Die Kantone werden ferner eingeladen, dafür zu sorgen, dass kein Polizist einen Anteil an der Busse erhält, die auf Grund seiner Anzeige gegen einen Automobilfahrer ausgesprochen wird (pag. 14 des Prot.).

V. Das eidg. Departement des Innern wird ersucht, die Frage zu prüfen, ob es nicht angezeigt wäre, den fremden, die Schweiz befahrenden Automobilisten an der Grenze eine in deutscher, französischer und englischer Sprache abgefasste Zusammenstellung der für die Schweiz geltenden Automobilmvorschriften einzuhändigen (pag. 14 des Prot.).

VI. Die Konferenz ist der Ansicht, dass interkantonale Strassen nur unter Zustimmung aller von denselben durchzogenen Kantone für den Automobilverkehr gesperrt werden sollen oder dass wenigstens vor Erlass einer solchen Sperre allen beteiligten und interessierten Kantonen Gelegenheit gegeben werde, allfällige Einwendungen geltend zu machen (pag. 15 des Prot.).

VII. Die Konferenz legt den Art. 7 des Konkordates dahin aus, dass die zuständigen kantonalen Behörden ermächtigt werden, für die leichteren Motorfahräder (motosacoques) nur *eine* Bremse vorzuschreiben, wenn deren Anwendung als genügend erscheint (pag. 16 des Prot.).

VIII. Die Konferenz interpretiert den Art. 3 des Konkordates in dem Sinne, dass den Kantonen freigestellt wird, den Fabrikanten und Händlern für ihre Versuchs- und Probefahrten besondere Bewilligungen und Schilder abzugeben (pag. 17 des Prot.).

IX. Das eidg. Departement des Innern wird ersucht, eine bunte Tafel herauszugeben, auf welcher die Veloschilder sämtlicher Kantone zum Gebrauch für die mit der Handhabung der Konkordatsbestimmungen betrauten Beamten widergegeben sind (pag. 17 des Prot.).

X. Das eidg. Departement des Innern wird ersucht, die Frage eines Gegenrechtsvertrages mit Frankreich in bezug auf den Verkehr mit Fahrrädern zu prüfen (pag. 18 des Prot.).

XI. Ein mit Ausweiskarte und Schild versehener Eigentümer eines Fahrrades, der sich in einem andern Kanton niederlässt, ist nicht gehalten, vor Ablauf der Gültigkeit seines Ausweises, d. h. vor Ablauf des Jahres, eine neue Nummer zu lösen und die Taxe zu bezahlen (pag. 18 des Prot.).

XII. Es wird der Wunsch ausgesprochen, das eidg. Departement des Innern und das Zolldepartement möchten da-

für sorgen, dass die Identität jedes in die Schweiz einfahrenden Automobilisten festgestellt werde (pag. 18 des Prot.).

XIII. Endlich hat die Konferenz einstimmig beschlossen, dass auch diejenigen ihrer Entscheidungen, welche nur mit Stimmenmehrheit gefasst wurden, für sämtliche Konkordatskantone gelten sollen, und sämtliche kantonalen Delegierten haben es auf sich genommen, auch die Mehrheitsentscheide bei den zuständigen Behörden ihrer Kantone zur Geltung zu bringen (pag. 3 des Prot.).

