

20931

Protokoll

der

VII. interkantonalen Konferenz zur Beratung des Konkordats über den Automobil- und Fahrradverkehr abgehalten in Bern, den 21. und 22. März 1911.

Das eidgenössische Departement des Innern erliess am 22. Februar 1911 folgendes *Kreischreiben* an die Regierungen der Kantone:

«Die jüngste, im Februar 1910 in Bern abgehaltene Konferenz der am Konkordate über den Automobil- und Fahrradverkehr beteiligten Kantone hat ihre vorberatende Kommission beauftragt, eine Revision des Konkordats vorzunehmen. Die Kommission hat sich dieser Aufgabe unterzogen, und wir beehren uns, Ihnen einige Exemplare des aus ihren Beratungen hervorgegangenen Entwurfes zu einem neuen Konkordate zu übermachen.

Behufs einer Besprechung dieses Entwurfes und anderer damit in Zusammenhang stehender Fragen, laden wir Sie mit gegenwärtigem zur Beschickung der 7. Konferenz ein, die am 21. März nächsthin um 2¹/₂ Uhr nachmittags im Ständeratssaal in Bern beginnen und voraussichtlich zwei Tage dauern wird.

Wie zu den früheren, laden wir zu dieser Konferenz auch die am Konkordate nicht beteiligten Kantone (Uri, Graubünden und Thurgau) ein, von der Ansicht ausgehend, dass auch sie ein Interesse daran haben dürften, den Beratungen der Kon-

ferenz zu folgen, und in der Hoffnung, die Revision des Konkordates möchte sie vielleicht veranlassen, ihm beizutreten.

Wir ersuchen deshalb sämtliche Kantonsregierungen, einen oder zwei Abgeordnete für die Konferenz bezeichnen und uns deren Namen spätestens den 10. März nächsthin mitteilen zu wollen.

Folgendes wird die Tagesordnung der Konferenz sein:

1. Besprechung des Entwurfs zu einem neuen Konkordate.
2. Vollziehung der Beschlüsse der früheren Konferenz.
3. Fragen verschiedener Art.

Hinsichtlich dieser Verhandlungsgegenstände sehen wir uns zu folgenden Bemerkungen veranlasst:

1. Revidiertes Konkordat.

Bei der Ausarbeitung ihres Entwurfes hat sich die Kommission bemüht, eine gerechte, die Interessen aller Beteiligten berücksichtigende Regelung des Automobilverkehrs zu erzielen. Durch Aufstellung wirksamer Kontroll- und Polizeibestimmungen hat sie gesucht, die Gefahren und Unannehmlichkeiten, denen der Automobilverkehr das Publikum aussetzt, so weit als möglich zu beseitigen, ohne diesen Verkehr in einer mit dem Grundsatz der freien Benutzung der Strassen und mit den allgemeinen Interessen des Landes nicht vereinbaren Weise zu hemmen.

Sie hat ihr Augenmerk hauptsächlich darauf gerichtet, dem Verkehr auf den Strassen grössere Sicherheit zu verleihen, und glaubt, dies dadurch erreicht zu haben, dass sie die Bedingungen, denen die in Rede stehenden Fahrzeuge zu entsprechen und die die Führer zu erfüllen haben, ergänzte und genauer bestimmte.

Die Kommission war ferner der Ansicht, die am gegenwärtigen Konkordate vorzunehmenden Aenderungen seien auf das notwendigste zu beschränken. Sie hat deshalb in ihrem Entwurfe die Bestimmungen, die in der Praxis keine Anstände hervorgerufen haben, unverändert gelassen. So sind die Be-

stimmungen betreffend die Fahrräder beinahe wörtlich aus dem jetzigen Konkordat und diejenigen über die Lastwagen ebenfalls beinahe wörtlich aus dem von der 6., im Januar 1909 abgehaltenen, Konferenz genehmigten Reglemente herübergenommen worden.

Ueber alle Fragen, die im Schosse der Kommission zu Meinungsverschiedenheiten Veranlassung gegeben, hat sie sich bemüht, zu einer Verständigung zu gelangen, was ihr auch gelungen ist, so dass der Entwurf, den sie der Konferenz unterbreitet, als ein von ihr einstimmig angenommenes Kompromiss betrachtet werden kann.

Was die Anwendung der oben berührten Grundsätze anbetrifft, so hatte die Kommission den bestimmten Weisungen zu folgen, die ihr einerseits durch die Beschlüsse der verschiedenen Konferenzen der Konkordatskantone und andererseits durch die internationale Konvention betreffend den Automobilverkehr, der die Schweiz im Dezember abhin beigetreten ist und die den 1. Mai laufenden Jahres in Kraft tritt, gegeben worden sind. Auch der Entwurf zu einer Regulierung des Automobilverkehrs, der vom Staatsrat des Kantons Genf im Jahre 1900 ausgearbeitet worden ist, und die Wünsche und Anträge, die von den Kantonen in ihren Antworten auf unser Kreisschreiben vom 26. Februar 1910 vorgebracht wurden, sind der Kommission bei ihrer Arbeit sehr nützlich gewesen.

Im Hinblick auf diese Bemerkungen allgemeiner Natur glauben wir davon Umgang nehmen zu können, einen ins einzelne eintretenden Motivenbericht dem Entwurfe anzuschliessen, zumal es Sache der vorberatenden Kommission sein wird, in der Konferenz ihre Vorschläge zu erläutern und zu begründen.

Für den Fall, dass Sie schriftliche Bemerkungen oder Vorschläge betreffend den Entwurf zu machen wünschen, würde es uns angenehm sein, sie vor dem 10. März nächsthin zu erhalten, damit wir sie für die Konferenz drucken und übersetzen lassen können.

2. Vollziehung der Beschlüsse der jüngsten Konferenz.

Die meisten dieser Beschlüsse haben durch die Ausarbeitung des Entwurfes zu einem revidierten Konkordat ihre Vollziehung erlangt. Mit Rücksicht hierauf haben wir für dieses Mal davon absehen können, einen gedruckten Bericht vorzulegen und überlassen es der vorberatenden Kommission, mündlich über die in der Schwebe gebliebenen Punkte sich vernehmen zu lassen.

Verschiedene Fragen.

Von einigen Kantonen ist die Frage aufgeworfen worden, wie bei der Nummerierung der Kontrollschilder für Automobile und Motorfahräder in dem Falle zu verfahren sei, wo die Serie der Nummern, die ihnen zugeteilt worden, erschöpft ist. Obwohl die 3. Konferenz (vom Februar 1905) diese Frage bereits entschieden zu haben scheint (s. Protokoll Seite 21 und ff.), glauben wir sie der Konferenz dennoch von neuem unterbreiten zu sollen.

Schliesslich wird dieses Traktandum auch diejenigen Fragen umfassen, die bis zur Abhaltung der Konferenz auftauchen oder von den Konkordatskantonen gestellt werden.

Sitzung vom 21. März 1911

Vorsitz: Herr Bundesrat *Schobinger*, Chef des eidgen. Departements des Innern.

Der Vorsitzende heisst die Herren Delegierten willkommen und erklärt die Sitzung nachmittags 2¹/₂ Uhr für eröffnet.

Namensaufruf. Es sind anwesend:

a. Delegierte der Kantone.

- | | |
|------------|--|
| 1. Zürich: | Herr Dr. <i>Haab</i> , Regierungsrat; |
| 2. Bern: | » <i>Moser</i> , Sekretär der Baudirektion; |
| | » <i>Raaflaub</i> , Sekretär der Polizeidirektion; |
| 3. Luzern: | » <i>Walther</i> , Regierungsrat; |
| 4. Uri: | » <i>Furrer</i> , Polizeidirektor; |
| 5. Schwyz: | » <i>Schuler</i> , Regierungsrat; |

6. Obwalden: Herr *Businger*, Polizeidirektor;
7. Nidwalden: » *Wagner*, Polizeidirektor;
8. Glarus: » *Legler*, Regierungsrat;
9. Zug: » *Knüsel*, Regierungsrat;
» *Andermatt*, Polizeidirektor;
10. Freiburg: » *Cardinaux*, Regierungsrat;
11. Solothurn: » *Büttiker*, Regierungsrat;
12. Basel-Stadt: » Dr. *Blocher*, Regierungsrat;
13. Basel-Landschaft: » Dr. *Grieder*, Regierungsrat;
14. Schaffhausen: ist an der Konferenz nicht ver-
treten wegen Verhinderung
seines Delegierten;
15. Appenzell A. Rh. » Dr. *Baumann*, Landammann;
16. » I. Rh. » *Fässler*, Regierungsrat;
17. St. Gallen: » Dr. *Mächler*, Regierungsrat;
18. Graubünden: » Dr. *Dedual*, Regierungsrat;
19. Aargau: » *Schmidt*, Regierungsrat;
20. Thurgau: » *Ackermann*, Sekretär;
21. Tessin: » *Cattori*, Regierungsrat;
22. Waadt: » *Etier*, Regierungsrat;
» *Grivaz*, Abteilungschef;
23. Wallis: » *Couchepin*, Regierungsrat;
24. Neuenburg: » *Perrier*, Regierungsrat;
» *Giroud*, Sekr. des Baudepart.
25. Genf: » *Vautier*, Regierungsrat;
» *Odier*, Sekretär des Justiz- und
Polizeidepartements.

b. Delegierte der eidgen. Departemente:

- Zolldepartement: Herr *A. Studer*, Sekretär der I. Abteilung
der Oberzolldirektion;
Militärdepartement: Herr Oberst *E. Müller*, Chef der kriegs-
technischen Abteilung;
Herr *Ed. Hermann*, Adjunkt der
kriegstechnischen Abteilung;
Justiz- und Polizeidepartement: Herr Dr. *Käslin*, Adjunkt der
Justizabteilung;

Herr *von Morlot*, eidgen. Oberbauinspektor, und Herr *Empeyta*, Mitglied der vorberatenden Kommission, wohnen der Konferenz auf besondere Einladung des eid. Departements des Innern bei.

Herr Dr. *Contat*, II. Sekretär des eidg. Departements des Innern, führt das Protokoll.

Auf Antrag des Vorsitzenden verzichtet die Konferenz, um Zeit zu gewinnen, darauf, einen Uebersetzer beizuziehen.

Der Vorsitzende macht darauf aufmerksam, dass selbstverständlich nur die Delegierten der Kantone an den Abstimmungen teilzunehmen berechtigt sind und dass jeder Kanton nur eine Stimme hat. Die übrigen Delegierten haben bloss beratende Stimme. Da es sich um den Abschluss eines neuen Konkordats handelt, so sind die Delegierten der dem gegenwärtigen Konkordat nicht angehörenden Kantone den Vertretern der Konkordatskantone gleich gestellt. Es bleibt dabei den Vertretern jener Kantone anheimgestellt, ob sie, mit Rücksicht auf die Wahrscheinlichkeit des Beitritts ihrer Kantone zum neuen Konkordat, von ihren Stimmen Gebrauch machen wollen oder nicht.

Nach diesen Mitteilungen wird übergegangen zum **ersten Gegenstand der Tagesordnung.**

Entwurf des revidierten Konkordats.

Diskussion über die Eintretensfrage:

Herr *Walther*, Präsident der vorberatenden Kommission, erklärt, die Eintretensfrage könne sehr kurz behandelt werden. Das Wesentliche hierüber sei im Kreisschreiben des Departements gesagt worden, das die Gesichtspunkte aufzähle, von denen die Kommission bei Ausarbeitung des Entwurfs ausgegangen sei. Die Kommission behält sich vor, die Bestimmungen des Entwurfs zu begründen und wird gerne alle Aufklärungen erteilen, die gewünscht werden.

Der Redner weist darauf hin, dass der Entwurf im Ganzen genommen eine merkliche Verschärfung der bisherigen Bestimmungen über den Verkehr mit Automobilen bringe. Durch

Steigerung der Sicherheit des Strassenverkehrs wollte man den berechtigten Wünschen der Bevölkerung genüge tun, ohne doch den Rechten der Automobilisten zu nahe zu treten. Es ist nicht zu erwarten, dass diese den Entwurf besonders günstig aufnehmen werden. Allein die Stimmung des Publikums ist in der letzten Zeit dem Automobilitismus kaum günstiger geworden und dieser Stimmung muss Rechnung getragen werden.

Andererseits hat die Kommission in den Entwurf soweit nötig die Bestimmungen der internationalen Uebereinkunft aufgenommen und wo immer möglich, die Wünsche und Vorschläge der Kantone berücksichtigt.

Der Berichterstatter fügt bei, der Entwurf stelle das Resultat der einstimmigen Beschlüsse der Kommission dar, so dass keine Mehrheits- und Minderheitsanträge vorliegen; dies mit Ausnahme eines Punktes. Herr Dr. Haab hat der Kommission beantragt, in den Entwurf Bestimmungen über die Haftpflichtversicherung aufzunehmen. Dieser Antrag wurde in mehreren Sitzungen behandelt; die Kommission stand ihm grundsätzlich sympathisch gegenüber, konnte sich aber nicht entschliessen, ihn anzunehmen. Sie überlässt es Herrn Dr. Haab, seinen Vorschlag in der morgigen Sitzung der Konferenz zu unterbreiten und behält sich vor, bis dahin nochmals zusammenzutreten und darüber Beschluss zu fassen.

Da niemand mehr das Wort zur *Eintretensfrage* verlangt, so wird *stillschweigend Eintreten* beschlossen und es wird zur *artikelweisen Beratung* des Entwurfs übergegangen.

Titel und Ingress.

Herr *Legler* wünscht Aufschluss über den Titel, «Verordnung», den der Entwurf aufweist. Herr *Walther* weist darauf hin, dass diese Bezeichnung dem Titel des alten Konkordats entspricht, worauf Herr *Legler* sich befriedigt erklärt und Titel und Ingress angenommen werden.

Art. 1.

Angenommen.

Art. 2.

Herr *Raaflaub* bemängelt den Ausdruck «Genossenschaft» im deutschen Text.

Herr *Walther*: Von solchen Bemerkungen wird Notiz genommen und sie werden bei der definitiven Redaktion des Entwurfs berücksichtigt werden. Es wird aber gut sein, die Diskussion nicht übermässig auszudehnen und sich nicht bei blossen Redaktionsfragen aufzuhalten.

Der Vorsitzende wünscht, dass bloss redaktionelle Bemerkungen nicht zur Beratung gestellt, sondern dem Sekretariat und zwar wo möglich schriftlich mitgeteilt werden.

Auch für die sachlichen Vorschläge zum Entwurf wäre die schriftliche Eingabe wünschenswert.

Der Artikel wird angenommen.

Art. 3.

Herr Dr. *Käslin* hebt hervor, dass der deutsche vom französischen Text abweiche, indem er die Worte «par le bruit» nicht wiedergebe.

Der Redner fügt folgende allgemeine Bemerkung bei: Herr *Walther* hat erklärt, es sei ein grosser Teil der Bestimmungen der internationalen Uebereinkunft in den Entwurf aufgenommen worden. Ich habe dies auch festgestellt, aber dabei wahrgenommen, dass die Wiedergabe wenigstens im deutschen Entwurf keine wörtliche ist.

Wäre es nicht besser, wenn die Texte der internationalen Uebereinkunft und des Konkordats, soweit sie sich wirklich decken, auch wörtlich übereinstimmten?

Der *Vorsitzende*: Was den ersten Punkt betrifft, so ist meines Erachtens die Ausgleichung solcher Unterschiede des deutschen und französischen Textes ebenfalls Sache der Redaktion, worüber die Versammlung nicht zu beraten hat.

Von der allgemeinen Bemerkung des Herrn Dr. *Käslin* wird Notiz genommen. Es ist in der Tat wünschenswert, dass, wo dies möglich ist, wörtliche Uebereinstimmung zwischen der internationalen Uebereinkunft und dem Konkordat herrsche.

Der Artikel ist angenommen.

Art. 4.

Herr *Raaflaub* fragt an, ob die Kommission die obligatorische Einführung einer Vorrichtung geprüft habe, die es den Insassen eines Automobils ermöglicht, das Fahrzeug anzuhalten, wenn der Wagenführer, z. B. infolge eines plötzlichen Unwohlseins, dazu ausser Stande ist. Der Redner glaubt, es gebe solche Vorrichtungen, kann aber nicht versichern, dass sie vollkommen funktionieren. Immerhin wäre die Frage des Studiums wert.

Herr Dr. *Mächler*: In technischer Beziehung hat sich die Kommission unter Berücksichtigung der ihr von schweizerischen Sachverständigen erteilten Ratschläge an den Text der internationalen Uebereinkunft angeschlossen, der den bisherigen Erfahrungen und den gegenwärtigen technischen Kenntnissen entspricht. Die Uebereinkunft enthält schärfere und besser gefasste technische Bestimmungen als unser jetziges Konkordat. Wenn sie keine Vorschrift im Sinne der Ausführung des Herrn *Raaflaub* enthält, so kommt dies offenbar daher, dass nach der Meinung der Sachverständigen keine zuverlässige Vorrichtung dieser Art existiert. Uebrigens ist es fraglich, ob die Anwendung einer solchen Vorrichtung vorteilhaft wäre. Man kann sich selbst fragen, ob es nicht gefährlich wäre, Leuten, die keinerlei Erfahrung in der Leitung eines Kraftwagens haben, die Handhabung eines Apparates zum Anhalten des Wagens anzuvertrauen.

Der Artikel wird angenommen.

Art. 5. und 6.

Angenommen.

Art. 7.

Herr *Perrier* begründet den schriftlichen Antrag des Regierungsrates des Kantons Neuenburg, wonach die Artikel 7, 8, 14 und 15 des Entwurfs in dem Sinne abzuändern wären, dass die Nummern der Kontrollschilder den Wagen und nicht den Wageneigentümern zugeteilt würden.

Im Kanton Neuenburg unterscheidet man zwei Bewilligungen: Eine erste für den Wagen, Verkehrsbewilligung genannt, sodann eine von der Ersten gänzlich unabhängige zweite, die Fahrbewilligung oder das Chauffeur-Patent. Dieses ist persönlich und braucht nicht erneuert zu werden; der Wagenführer kann sich darauf berufen, solange es ihm nicht durch besonderen Entscheid entzogen worden ist. Die Verkehrsbewilligung dagegen muss von Jahr zu Jahr erneuert werden und trägt eine Nummer. Das System des Entwurfs ist mit dem im Kanton Neuenburg angewendeten unvereinbar, da die Kontrollschilder der Automobile statt dem Wagen zugeteilt zu sein, denjenigen zugeteilt würden, die in Neuenburg lediglich Inhaber einer Fahrbewilligung sind. Die neuenburgischen Behörden müssen häufig für Angestellte der Fabrik Martini, oder für andere Wagenführer, unabhängig von Verkehrsbewilligungen, Fahrbewilligungen ausstellen. Diese Fahrbewilligungen werden auf Grund einer Prüfung ausgestellt und berechtigen ihren Inhaber zur Führung aller Fahrzeuge der in der Bewilligung erwähnten Art. Das neuenburgische System hat nie Anlass zu irgend welcher Kritik gegeben. Die Regierung des Kantons Neuenburg kann das von der Kommission vorgeschlagene System nicht annehmen. Sie schlägt daher vor, den Artikel 7 des Entwurfs folgendermassen zu fassen:

«Für jedes zum Verkehr zugelassene Automobil wird eine Bewilligung ausgestellt, welche enthält:

- a. Die Nummern der Kontrollschilder;
 - b. den Namen und den Wohnsitz des Eigentümers;
 - c. die Firma des Erstellers;
 - d. die Nummer des Chassis;
 - e. die Nummer des Motors;
 - f. die Stärke des Motors in HP;
 - g. das Gewicht des vollständig ausgerüsteten Wagens;
 - h. die Tragkraft;
 - i. das Datum der Prüfung des Fahrzeuges etc.;»
- das Uebrige wie im Vorschlag der Kommission.

In Art. 14 schlägt die Kommission eine zweite für den Wagenführer bestimmte Bewilligung vor, die die Nummern der dem Inhaber zugeteilten Kontrollschilder trägt, insofern er Automobilbesitzer ist, und zwar, falls er mehrere Automobile hat, für jedes eine besondere Nummer. Die neuenburgische Regierung kann auch dieser Vorschrift nicht zustimmen, da nach ihrer Meinung die einem Wagenführer ausgestellte Fahrbewilligung zur Führung irgend eines Automobils berechtigen soll. Sie schlägt daher vor, in Art. 14 des Entwurfs die Littera *d* zu streichen.

Herr *Walther*: Die Kommission nimmt die neuenburgischen Anträge zu Art. 7 an, mit Ausnahme der Littera *a*, wonach die Verkehrsbewilligung eines Automobils die Nummern der Kontrollschilder angeben soll. Der Kommissionsentwurf unterscheidet sehr genau zwischen der Verkehrsbewilligung für das Fahrzeug und der Fahrbewilligung des Wagenführers. Die Verkehrsbewilligung ist mit dem Wagen verbunden und gemäss Art. 8 mit diesem übertragbar. Durch die Vorschrift, dass die Nummern der Kontrollschilder dem Wageneigentümer zugeteilt werden, ist der Entwurf zur einzig praktischen Lösung gelangt. Der neuenburgische Vorschlag würde dieses System durchbrechen.

Nachdem Herr *Perrier* repliziert und Herr *Empeyta* Abschluss über die Verschiedenheit der beiden Systeme und über die Gründe gegeben hat, die die Kommission bestimmten, dasjenige vorzuziehen, das die Nummern der Kontrollschilder dem Wageneigentümer und nicht dem Wagen selbst zuteilt, wird zur Abstimmung geschritten.

Der Vorschlag der Kommission, mit den von ihr angenommenen Abänderungen, wird mit 17 gegen 2 Stimmen angenommen, die auf den neuenburgischen Antrag fallen.

Art. 8.

Herr *Walther*: Die neuenburgische Regierung hat beantragt, das zweite Alinea zu streichen. Aus den bei Art. 7 auseinandergesetzten Gründen schlägt die Kommission ihnen vor, ihr System beizubehalten und den Gegenantrag abzuweisen.

Herr *Perrier*: Nach Ablehnung unseres Antrages zu Art. 7 hat der zu Art. 8 keine Existenzberechtigung mehr.

Art. 8 angenommen.

Ebenso Art. 9 und 10.

Art. 10^{bis}.

Herr *Walther* schlägt vor, die Beratung des Antrages von Herrn Haab auf morgen zu verschieben, um der Kommission Zeit zur definitiven Beschlussfassung zu lassen.

Angenommen.

Art. 11.

Herr *Walther* schlägt namens der Kommission vor, den Wortlaut dieses Artikels dahin abzuändern, dass statt «ein Leumundszeugnis (Vorstrafenverzeichnis)» gesagt wird «ein Leumundszeugnis und ein Vorstrafenverzeichnis».

Herr *Raaflaub* schlägt vor, den zweiten Satz des ersten Alineas: «Diese Bewilligung kann nur an Personen erteilt werden, die mindestens 18 Jahre alt sind und einen guten Leumund geniessen» zu streichen. Das zweite Alinea enthält schon die nötigen Einschränkungen, um Kandidaten abzuweisen, die keine genügenden Garantien für die öffentliche Sicherheit bieten. Es ginge zu weit, wenn man unbedingt einen guten Leumund verlangen wollte. Es kann einer wegen Urkundenfälschung verurteilt worden sein und doch ein guter Automobilführer sein, obgleich er nicht unbescholten ist.

Das Alter von 18 Jahren wird in der Tat von der internationalen Uebereinkunft verlangt, allein man braucht sich für den Verkehr im Innern des Landes nicht hieran zu halten. Es kann für einen jungen Mann von weniger als 18 Jahren, z. B. für einen Fabriklehrling oder einen Angestellten in einer Automobilgarage notwendig sein, eine Fahrbewilligung zu erhalten; es sollte dies nicht absolut verboten werden. Es ist eher Sache der für die Handlungen solcher Minderjährigen zivilrechtlich haftbaren Verwandten, Vormünder oder Arbeitgeber sich schlüssig zu machen, ob sie den Minderjährigen

ermächtigen wollen, eine Fahrbewilligung zu erlangen. Eventuell schlägt der Redner vor, das System der deutschen Verordnung anzunehmen, das gestattet, in besonderen Fällen auch Personen unter 18 Jahren eine Bewilligung zu erteilen.

Herr *Walther* erklärt, nach Ansicht der Kommission müsse der Wagenführer nicht nur die Fähigkeit besitzen, ein Automobil zu leiten, sondern auch ernstliche, moralische Sicherheiten bieten. Es gibt unter den Chauffeuren zweifelhafte Elemente, die man ausschliessen muss. Die technischen Fähigkeiten tun es nicht allein, man muss vom Wagenführer ein gewisses Mass von Gewissenhaftigkeit, von Umsicht und Erfahrung verlangen. Aus dem gleichen Grunde können allzu junge Leute nicht zugelassen werden. Da die internationale Uebereinkunft zur Erlangung der Fahrbewilligung ein Alter von 18 Jahren vorschreibt, sollten wir die gleiche Regel aufstellen, ansonst wir Gefahr laufen, dass junge Leute, die die Bewilligung im Ausland nicht bekommen können, sie bei uns verlangen.

Herr *Legler* teilt die Ansicht der Kommission, wünscht aber, dass ausdrücklich für die Einwilligungserklärung der Eltern oder Vormünder die schriftliche Form vorgeschrieben werde. Ausserdem sollte deutlich gesagt werden, dass die Eltern oder Vormünder, indem Sie ihre Einwilligung geben, auch die zivilrechtliche Haftung für die Handlungen der Minderjährigen übernehmen müssen.

Herr *Walther* ist der Meinung, dass die Eltern oder Vormünder, mit Abgabe der Zustimmungserklärung ohne weiteres auch die zivilrechtliche Haftung übernehmen. Immerhin muss die Frage näher geprüft werden und der Redner schlägt daher vor, diesen Punkt unentschieden zu lassen, damit die Kommission noch darüber beraten und in der morgigen Sitzung Bericht erstatten kann.

Herr Dr. *Mächler* fragt an, ob Herr Legler wolle, dass die Eltern oder Vormünder in ihrer Zustimmungserklärung auch die Uebernahme der zivilen Haftung bescheinigen sollen, oder ob nach seiner Meinung die Zustimmungserklärung von rechtswegen diese Haftung begründe.

Der Redner bekämpft den Antrag des Herrn Raaflaub.

Herr *Legler* erklärt, er wolle nicht formalisieren. Wichtig ist nur, dass die Haftung festgestellt werde und man kann dies tun, indem man vorschreibt, die Zustimmungserklärung habe die Haftbarkeit der Eltern und Vormünder zur Folge. Die Kommission wird die angemessene Fassung finden.

Herr *Vautier* weist darauf hin, dass die Durchführung der Bestimmung, wonach Personen mit gewissen Gebrechen ausgeschlossen werden, in der Praxis auf Schwierigkeiten stossen werde, wie das sich in Genf gezeigt habe, wo eine ähnliche Verordnungsvorschrift schon existiere. Bei Kurzsichtigen könne der Arzt nur dann erklären, ob der Kandidat genügend gute Augen habe, wenn die erforderliche Sehschärfe angegeben werde.

Herr *Perrier* unterstützt die Meinung des Herrn Vautier und behält sich vor, bei Art. 12 vorzuschlagen, dass ein ausführliches, genaues Programm für die Prüfungen der Bewerber um eine Fahrbewilligung ausgearbeitet werde.

Der *Vorsitzende*: Der Antrag Legler ist vorläufig durch Rückweisung an die Kommission erledigt, die morgen darüber Bericht erstatten wird.

Es liegen somit nur noch die Anträge des Herrn Raaflaub und der Antrag der Kommission vor.

In eventueller Abstimmung wird der *Zusatzantrag des Herrn Raaflaub* mit grossem Mehr *abgewiesen*.

In der definitiven Abstimmung wird der Antrag des Herrn Raaflaub auf Streichung des zweiten Satzes des ersten Alineas ebenfalls *abgewiesen* und der *Antrag der Kommission angenommen*.

Art. 12.

Herr *Perrier*: Um den Bemerkungen des Herrn Vautier zu Art. 11 Folge zu geben, schlage ich vor, dem Art. 12 ein letztes Alinea anzufügen, das etwa lauten sollte wie folgt:

«Das eidgenössische Departement des Innern wird ein Programm der theoretischen und praktischen Prüfung und der ärztlichen Untersuchung ausarbeiten, denen sich die Bewerber zu unterziehen haben».

Herr *Walther*: Grundsätzlich hat die Kommission gegen den Antrag *Perrier* nichts einzuwenden; sie muss aber seine Tragweite noch prüfen und behält sich vor, darüber in der morgigen Sitzung zu berichten.

Der *Vorsitzende* stellt fest, dass die Rückweisung an die Kommission nicht beanstandet wird. Andererseits weist er darauf hin, dass im Allgemeinen die Vorschriften des Konkordats, die gewisse Arbeiten oder Funktionen der Bundesverwaltung zuweisen, von dieser nur als Wünsche aufgefasst werden können und dass sie sich vorbehalten muss, die Ausführbarkeit und die Nützlichkeit der Aufgaben zu prüfen, mit denen man sie betrauen möchte.

Herr *Perrier* anerkennt die Richtigkeit der Bemerkung des Herrn Vorsitzenden, zählt aber gleichwohl auf die Mitarbeit des Departements des Innern.

Der Artikel ist angenommen unter Rückweisung des Antrages *Perrier* an die Kommission.

Art. 13.

Herr *Legler* wünschte, dass hier, wie in Art. 2 gesagt werde, dass die Prüfungskosten zu Lasten des Bewerbers fallen.

Herr *Walther* schlägt vor, diese Frage bei Art. 19 zu behandeln.

Zustimmung. Der Artikel ist angenommen.

Art. 14.

Herr *Walther*: Die Regierung des Kantons Neuenburg hat auch zu diesem Artikel einen Antrag formuliert, allein infolge des bei Art. 7 gefassten Beschlusses ist dieser Antrag gegenstandslos geworden.

Der Artikel ist angenommen.

Art. 15.

Die Kommission beantragt eine redaktionelle Aenderung, wonach in Al. 1 zu setzen wäre: «schwerer Verletzung» statt «schweren Verletzungen».

Herr *Raaflaub* wünschte, dass die Verordnung die zum Rückzug der Fahrbewilligung zuständige Behörde genau bezeichne. Ist es nur die Behörde, die die Bewilligung ausgestellt hat, oder die Behörde irgend eines Kantons? Die zweite Alternative wäre gefährlich. Er schlägt für das zweite Alinea folgende Fassung vor:

«Der Entzug der Fahrbewilligung wird durch die für den Wohnsitz des Inhabers zuständige Behörde ausgesprochen und hat für das ganze Gebiet der Konkordatskantone Gültigkeit.»

Die Behörden anderer Kantone könnten somit nur den Entzug der Bewilligung bei den Behörden des Wohnsitzkantons beantragen.

Herr *Walther*: Die Kommission stimmt der Ansicht des Vorredners nicht bei. Sie hält dafür, dass die Gerichte jedes Kantons den Entzug mit Wirkung für das ganze Konkordatsgebiet aussprechen können.

Herr *Raaflaub* hält an seinem Antrag fest und ersucht die Kommission, die Bedingungen des Entzugs der Bewilligung zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten.

Herr Dr. *Mächler*: Die von Herr *Raaflaub* beantragte nähere Prüfung ist nötig, da im Schoss der Kommission Meinungsverschiedenheiten über diesen Punkt bestehen. Nach Ansicht des Redners beschlägt Art. 15 nur das Verwaltungsverfahren, während das gerichtliche Verfahren in Art. 73 geregelt ist. Die Verwaltungsbehörde kann nur diejenigen Bewilligungen zurückziehen, die sie selbst erteilt hat, während der Richter irgend einen Wagenführer vom Recht, ein Automobil zu führen, ausschliessen kann.

Angenommen: Der Antrag *Raaflaub* wird an die Kommission gewiesen.

Art. 16.

Die Kommission schlägt vor, diesen Artikel zu streichen und die Bestimmungen über die Kontrolle in anderer Form in einen Artikel 18^{bis} zu verweisen, der an seiner Stelle beraten würde.

Angenommen.

Die Artikel 17 und 18 werden ohne Diskussion angenommen.

Art. 18^{bis}.

Herr *Walther*: Die Kommission schlägt hier eine den Art. 16 abändernde Bestimmung betreffend die Führung eines zentralen Registers vor. Nach Art. 16 hätte diese Kontrolle nur die Fahrbewilligungen betroffen, allein die Kommission ist zu der Ueberzeugung gekommen, dass die Kontrolle auch auf die Verkehrsbewilligungen für die Wagen auszudehnen sei. Der neue Artikel würde ungefähr folgende Fassung erhalten:

« Der Bundesrat bezeichnet eine Amtsstelle, die über alle von den Kantonen ausgestellten Verkehrs- und Fahrbewilligungen, sowie über alle Handänderungen von Motorwagen und Motorfahrrädern ein Register zu führen hat. Diese Angaben müssen ihr unverzüglich von den Kantonen gemacht werden. Das Gleiche hat auch hinsichtlich des Rückzuges von Bewilligungen zu geschehen. Die betreffende eidgenössische Amtsstelle gibt den Kantonen von diesem Rückzuge Kenntnis. »

Es würde also dem Bundesrat überlassen, die Amtsstelle zu bezeichnen, der diese Kontrolle anvertraut werden soll, sei es die Kanzlei des Departements des Innern oder das Zentralpolizeibureau.

Der *Vorsitzende*: Vom staatsrechtlichen Standpunkte aus ist hier dieselbe Bemerkung zu machen, wie beim Antrage Perrier zu Art. 11. Es war übrigens stets die Meinung, dass die Bundesverwaltung diese Kontrolle übernehme, wie sie sich jetzt schon damit befasst, und das Departement hat gegen die vorgeschlagene Bestimmung nichts einzuwenden.

Herr *Legler* wünscht, dass der Antrag der Kommission bis morgen vervielfältigt und dass die Diskussion darüber bis dann verschoben werde. Der Redner möchte die Kontrolle auf das unumgänglich Nötige beschränken und fürchtet, der Antrag der Kommission werde neue Beamte erfordern.

Der *Vorsitzende* macht darauf aufmerksam, dass die gewünschte Kontrolle für die Bundesverwaltung, namentlich vom militärischen Standpunkte aus nötig sei. Er unterstützt den Antrag auf Rückweisung an die Kommission.

Herrn Dr. *Mächler* erklärt, es handle sich nicht darum,

die gegenwärtige Kontrolle auszudehnen, sondern lediglich eine Auslassung zu berichtigen.

Der Artikel wird an die Kommission zurückgewiesen.

Art. 19.

Herr Dr. *Grieder* findet die Taxe von 20 Fr. für Motorfahräder zu hoch und schlägt vor zu sagen, sie betrage mindestens 10, höchstens 20 Fr.

Herr *Walther*: Zu diesem Artikel, der einer der wichtigsten des Entwurfs ist, sind einige allgemeine Bemerkungen nötig. Er bringt für die meisten Kantone eine beträchtliche Erhöhung der Automobiltaxen. Die letzte Konferenz hat die Kommission mit dem Studium der Vereinheitlichung der Taxen beauftragt. Diese Aufgabe war nicht leicht, da auf diesem Gebiet die grössten Verschiedenheiten in den kantonalen Gesetzgebungen bestehen.

Mit der Frage der Taxen hängen übrigens auch andere Fragen zusammen und es wird am Platze sein, das Ganze hier im Zusammenhang zu behandeln.

In frühern Konferenzen hat Herr Schmidt (Aargau) die Frage aufgeworfen, ob es nicht tunlich wäre, eine Polizeigebühr von den fremden Automobilen zu erheben, die in die Schweiz kommen. Herr Couchepin hat seinerseits beantragt, es sei zu prüfen, ob es nicht möglich wäre, mangels einer Gebühr, die fremden Automobilisten zu verhalten, eine Sicherheitssumme (Kaution) zu hinterlegen, die zur Bezahlung der Bussen dienen sollte, die ihnen eventuell auferlegt würden. Andererseits ist auch die Frage behandelt worden, ob mit der Vereinheitlichung der Taxen den Kantonen das Recht genommen werden soll, die Automobile noch anderweitig zu belasten.

An den frühern Konferenzen wurde im allgemeinen die Wünschbarkeit der Vereinheitlichung der Taxen anerkannt und es herrschte die Meinung, dass die Automobilisten sehr wohl zur Bezahlung höherer als der gegenwärtigen Taxen verhalten werden können, da die Automobile die Strassen stark abnutzen und besondere Polizeimassregeln nötig machen.

Allein, wenn es gerechtfertigt ist, die Automobilisten wegen der Abnutzung der Strassen zu belasten, so sollten die Taxen eigentlich zur Verbesserung der Strassen verwendet werden. Dieser Gedanke wurde letztes Jahr von Herrn Schmidt ausgesprochen und der Vertreter des Bundesrates ist der Meinung, dass, wenn ein eidgenössisches Gesetz über diese Materie zu Stande käme, die Automobilsteuern vom Bund bezogen werden könnten, der sie nach der Einwohnerzahl oder einem andern System unter die Kantone verteilen würde, mit der bestimmten Weisung, sie zur Verbesserung der Strassen zu verwenden. Dieser Gedanke ist zweifellos richtig, lässt sich aber durch Konkordatsbestimmungen nicht verwirklichen.

Der Antrag der Kommission betr. die Höhe der Taxen entspricht soweit möglich der Billigkeit. Er berücksichtigt die verschiedenen Umstände, indem er die über eine hohe Zahl von Pferdekraften verfügenden Luxuswagen stärker belastet als die kleinen Automobile, die die Strassen weniger abnutzen und häufig von Berufsleuten, Aerzten, Kaufleuten etc., zu ihren beruflichen Verrichtungen verwendet werden. Was die Lastwagen betrifft, so muss, trotzdem sie die Strassen stark abnutzen, in Betracht gezogen werden, dass sie keine Luxusfahrwerke, sondern gewerbliche Transportmittel sind.

Zur Frage des Bezugs einer Polizeigebür von den fremden Automobilen übergehend, führt der Redner aus, dass nach einem der vorberatenden Kommission vom Departement des Innern erstatteten Bericht eine solche Massregel kaum anders als von der Zollverwaltung an der Grenze durchgeführt werden könnte. Die Konferenz der Konkordatskantone oder mit andern Worten die Kantone sind aber in keiner Weise zuständig, die Durchführung einer solchen Massregel an der Schweizergrenze vorzuschreiben. Eine solche, das ganze Gebiet der Schweiz in Mitleidenschaft ziehende Massregel könnte nur durch einen Akt der eidgenössischen Gesetzgebung getroffen werden.

Fasst man aber die Möglichkeit der Einführung durch den Bund ins Auge, so ergibt sich sofort, dass keine Verfassungs- oder Gesetzesbestimmung ihm dies gestattet. Ob man die

vorgeschlagene Massregel vom fiskalischen oder vom Standpunkt der Automobilpolizei betrachte, ist es unmöglich für sie beim gegenwärtigen Stand unseres öffentlichen Rechts eine verfassungsmässige Grundlage zu finden. Einzig die Verfassungsänderung nach Massgabe der Botschaft des Bundesrates vom 22. März 1910 könnte diese Grundlage schaffen.

Das Ebengesagte gilt auch von dem Vorschlag Couchepin, vom Bezug einer Kautionshinterlage. Diese Massregel würde, wie die andere, der verfassungsmässigen Grundlage entbehren.

Immerhin erklärt das Departement des Innern in seinem vorerwähnten, den Bezug von Taxen oder Kautionsleistungen von fremden Automobilisten kategorisch ablehnenden Bericht, es habe es für nützlich erachtet, in Verbindung mit diesen beiden Massnahmen auch noch eine dritte zu prüfen, deren Grundgedanke ebenfalls von Herrn Couchepin an der V. Konferenz der Konkordatskantone zur Sprache gebracht worden war. Es wäre dies die Durchführung einer regelmässigen Kontrolle der fremden Automobile an der Grenze. Eine solche Kontrolle wäre nützlich, da sie gestatten würde, leichter als bisher diejenigen fremden Automobilisten zu identifizieren und ausfindig zu machen, die, nachdem sie sich in der Schweiz etwas haben zu Schulden kommen lassen, nach ihrer Heimat entweichen. Diese Kontrolle könnte anlässlich des Inkrafttretens der internationalen Uebereinkunft betreffend den Automobilverkehr eingeführt werden. Sie bestände darin, dass auf den Grenzzollstationen die zur Identifizierung des Wagens, seines Eigentümers und seines Führers nötigen Angaben in ein Register eingetragen würden.

Das Departement des Innern ist der Ansicht, dass die dem Gebühren- oder Kautionsbezug entgegenstehenden rechtlichen Schwierigkeiten die Einführung dieser Kontrolle nicht hindern, sie könnte durch blossen Beschluss des zuständigen Departements ins Leben gerufen werden. Das Departement des Innern hat daher mit dem Zolldepartement Verhandlungen über die Kontrollierung der fremden Automobile an der Grenze

angeknüpft und es hofft, dass die unternommenen Schritte von Erfolg sein werden.

Zum Schluss beantragt der Redner namens der Kommission die Streichung des letzten Alineas von Art. 19. Nach dem Antrag des Herrn Legler, dem die Kommission zustimmt, soll dieses Alinea durch eine Vorschrift ersetzt werden, wonach die Prüfungskosten für Wagen und Wagenführer von den Interessenten zu tragen sind. Die gegenwärtige Bestimmung ist zu unumschränkt.

Herr *Wagner* macht einen Vorbehalt betreffend Beibehaltung der im Kanton Nidwalden von den dort nicht stationierten Automobilen bezogenen Kontrollgebühr von Fr. 2.

Herr *Baumann* bemängelt das vorgeschlagene Taxensystem, das für gewisse Motorfahrzeuge die Taxen nach der Stärke des Motors abstuft, für andere ein Minimum und ein Maximum festsetzt und für wieder andere eine feste Gebühr vorsieht.

Herr *Perrier* schlägt vor, den Artikel 19 einfach zu streichen und es den Kantonen frei zu stellen, welche Gebühren sie beziehen wollen. Im Kanton Neuenburg sind die Automobiltaxen durch ein Dekret des Grossen Rates bestimmt worden; der Regierungsrat könnte also dem Konkordat nicht beitreten, wenn der Art. 19 bestehen bliebe.

Herr *Knüsel* beantragt, die Gebühr für die Automobil-lastwagen auf 50 Fr. im Minimum und auf 100 Fr. im Maximum festzusetzen.

Herr *Raaflaub* fragt an, ob die Taxen des Entwurfs als blosser Gebühren für die Kontrolle zu betrachten seien, oder ob sie auch die Steuern umfassen. Der Redner macht darauf aufmerksam, dass, wenn die Gebühr über das Mass eines Entgelts für die Verrichtungen der Verwaltungsorgane hinausgeht, sie nicht mehr als Gebühr, sondern als Steuer anzusehen ist.

Herr *Cardinaux* unterstützt den Antrag Perrier. Die Steuergesetzgebungen sind in den Kantonen zu verschieden, als dass sich der Taxbezug zur Zeit mit Nutzen einheitlich gestalten liesse. Die Vorschriften des Art. 19 dürfen zum mindesten

nicht gebietenden Charakter erhalten; im ersten Alinea müsste statt «bezieht . . . der Kanton» gesagt werden «kann der Kanton . . . beziehen»; ausserdem müsste das zweite Alinea der Ziffer 2 zu einer allgemeinen Regel gemacht werden, indem bestimmt würde, dass es den Kantonen freigestellt bleibe, nicht nur die Taxen für die dem öffentlichen Verkehr dienenden, sondern für alle Motorfahrzeuge herabzusetzen oder auf solche Taxen zu verzichten.

Herr *Couchepin* möchte den Art. 19 in dem Sinne abändern, dass das Konkordat überhaupt nichts über die alljährlich für die Automobile zu entrichtenden Taxen bestimmen, sondern nur eine einheitliche, einmalige Taxe für die Erteilung der Verkehrsbewilligung festsetzen würde. Hinsichtlich der Höhe dieser Taxe ist er mit der von der Kommission vorgeschlagenen Abstufung einverstanden.

Herr *Walther* gibt zu, dass die Frage der Taxen zahlreiche Schwierigkeiten biete. Nach Ansicht der Kommission betrifft der Art. 19 nur die Kontroll- oder Polizeigebühren und lässt die Steuerhoheit der Kantone unberührt. Die vorgesehenen Gebühren sind allerdings hoch, allein das ändert ihren rechtlichen Charakter nicht. Damit werden die Bemerkungen der Herren Perrier, Cardinaux und Couchepin hinfällig, da die Kantone trotz des Artikels 19 ihre Steuern nach Gutdünken erheben können.

Die Streichung des letzten Alineas wird auch den Wunsch des Herrn Wagner befriedigen, da dann der Kanton Nidwalden auch ferner die Kontrolltaxe von Fr. 2 von durchfahrenden Automobilen beziehen kann. Um den Bemerkungen des Herrn Baumann gerecht zu werden, hat die Kommission nichts dagegen einzuwenden, dass bloss die Maxima der Taxen festgesetzt werden. Was endlich den Antrag des Herrn Knüsel zur Taxe für Lastwagen betrifft, so glaubt die Kommission, das Minimum sollte gestrichen und bloss das Maximum mit 100 Fr. festgesetzt werden.

Herr *Etier* unterstützt den Antrag auf Streichung des Artikels 19. Der Artikel zeitigt keinen Fortschritt. Er bestimmt unbedingt weder das Maximum noch das Minimum der

Steuern, die die Kantone beziehen sollen oder können und schafft nur Unklarheiten, die zu Konflikten führen.

Der *Vorsitzende*: Die Kommission hat den Antrag des Herrn Baumann in dem Sinne angenommen, dass für alle Motorfahrzeuge die Maximalsteuern festgesetzt werden sollen. Der Antrag Baumann fällt somit zusammen mit dem abgeänderten Antrag der Kommission. Ebenso hat die Kommission dem Antrag des Herrn Knüsel durch Zustimmung der Erhöhung des Steuermaximums für Lastwagen auf 100 Fr. Rechnung getragen. Herr Knüsel hinwiederum verzichtet darauf, dass ein Minimum bestimmt werde.

Es stehen sich also nur noch der Antrag der Kommission auf Zustimmung zum abgeänderten Art. 19 und der Antrag Perrier & Konsorten gegenüber, der auf Streichung des Artikels geht.

Bei der Abstimmung mit Handerheben fallen auf die beiden Anträge je 9 Stimmen.

Der *Vorsitzende* schlägt vor, unter Aufruf der Kantone abzustimmen und diese Abstimmung auf morgen zu verschieben.

Herr Dr. *Mächler* würde vorziehen, sofort abzustimmen, da sich die Kommission vorbehält, je nach dem Resultat der Abstimmung die Frage noch zu prüfen und morgen neuerdings in Diskussion zu setzen.

Zustimmung. Es wird unter Aufruf der Kantone abgestimmt. Für den Antrag der Kommission stimmen: Zürich, Luzern, Schwyz, Obwalden, Nidwalden, Glarus, Zug, Solothurn, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, St. Gallen und Aargau (12 Kantone).

Für Streichung des Art. 19 stimmen: Uri, Freiburg, Appenzell A.-Rh., Appenzell I.-Rh., Waadt, Neuenburg und Genf (8 Kantone).

Bern und Graubünden enthalten sich der Stimme. Die Vertreter der Kantone Thurgau und Tessin sind augenblicklich abwesend. Schaffhausen ist an der Konferenz nicht vertreten.

Art. 20.

Herr *Walther*: Die Kommission schlägt hier vor, im ersten Absatz nach den Worten «kantonale Departemente» einzu-

schalten: «auf Grund der kantonalen Bewilligungen», damit deutlicher zum Ausdruck kommt, dass der internationale Fahr- ausweis jedermann zu erteilen ist, der die kantonale Bewilli- gung besitzt.

Auf Anregung von Herrn Dr. Käslin schlägt die Kommis- sion im weitem eine bloss den deutschen Text betreffende Abänderung vor.

Herr Dr. *Käslin* fragt an, warum Art. 20 des Entwurfs nur die Ziffer 1 und nicht auch die Ziffer 2 des Art. 3 der in- ternationalen Uebereinkunft wiedergebe.

Der *Vorsitzende* glaubt, diese Bemerkung sei redaktioneller Natur und ersucht Herrn Dr. Käslin, sich hierüber mit dem Präsidenten der Kommission zu verständigen.

Eine Bemerkung des Herrn Legler wird ebenfalls an die Kommission gewiesen.

Art. 20 wird mit den von der Kommission vorgeschlagenen Abänderungen angenommen.

Ebenso werden die Art. 21 und 22 mit redaktionellen Aen- derungen gemäss Antrag der Kommission angenommen.

Art. 23.

Herr Dr. *Käslin* glaubt, diese Bestimmung gehöre nicht ins Konkordat und falle in die Kompetenz der Militärbehörden.

Der *Vorsitzende* erachtet die Bemerkung des Herrn Dr. Käslin für richtig, weist aber darauf hin, dass die Absicht ge- wesen sei, diese Bestimmung als Fingerzeig für die kantonalen Behörden im Konkordat zu belassen.

Herr *Oberst Müller* glaubt ebenfalls, das Konkordat könne keine Vorschriften für die Militärbehörden enthalten. Wenn aber die fragliche Bestimmung als Aufschluss zu Handen der Polizeibehörden hier aufgenommen werden soll, so steht dem nichts im Wege.

Herr Dr. *Mächler* spricht zu Gunsten des Art. 23. Wenn auch die Eidgenossenschaft zu entscheiden hat, wie sie ihre Automobile bezeichnen will, so haben die Kantone doch das Recht, zu verlangen, dass diese Fahrzeuge ein unterscheidendes

Kennzeichen tragen. Das vorliegende Konkordat weist übrigens die Eigentümlichkeit auf, dass es unter Mitwirkung der eidgenössischen Behörden ausgearbeitet wurde und angewendet werden soll. Es ist daher nicht unlogisch, darin eine Bestimmung aufzustellen, die strengrechtlich eher in die Kompetenz des Bundes fällt.

Da kein Gegenantrag gestellt ist, wird Art. 23 angenommen.
Ebenso Art. 24.

Art. 25.

Herr Dr. *Kästlin*: Es wird hier gesagt, dass die Automobile von Ausländern, die in einem der Staaten der internationalen Uebereinkunft heimatberechtigt sind, Schilder mit den durch die internationale Uebereinkunft zur Feststellung der Nationalität vereinbarten Buchstaben tragen müssen. Welche Staatsangehörigkeit ist gemeint? Welche Bezeichnung muss z. B. der Wagen eines in Frankreich niedergelassenen Belgiers tragen?

Herr Dr. *Mächler* erklärt, dass die Staatsangehörigkeit des Automobils im Sinne der internationalen Uebereinkunft diejenige des Landes sei, wo das Automobil zum Verkehr zugelassen und wo der internationale Fahrausweis ausgestellt worden sei.

Hierauf wird Art. 25 wie auch die Art. 26, 27, 28 und 29 angenommen.

Art. 30.

Die Kommission schlägt vor, den letzten Satz: «Der Führer von Tieren, der eine Gefahr befürchtet, hat dem Motorführer durch Aufheben eines Armes ein Zeichen zu geben» zu streichen.

Zustimmung.

Die Sitzung wird um 6 Uhr aufgehoben.

Sitzung vom 22. März 1911.

Vorsitzender: Herr Bundesrat *Schobinger*.

Die Sitzung wird um 8¹/₂ Uhr morgens eröffnet.

Anwesend: Dieselben Delegierten wie in der ersten Sitzung.

Die Beratung des Entwurfs wird bei Art. 31 wieder aufgenommen.

Herr *Legler* macht darauf aufmerksam, dass die Bestimmungen über die Fahrgeschwindigkeit bloss auf dem Papier stehen werden, solange die Automobilisten nicht gezwungen werden, einen Geschwindigkeitsmesser zu gebrauchen, und bedauert, dass die Kommission keine Bestimmung in diesem Sinne aufgenommen habe.

Der *Vorsitzende* glaubt, die Frage der Geschwindigkeitsmesser sollte bei Art. 35 behandelt werden. Herr *Legler* erklärt sich einverstanden.

Herr *Knüsel* bekämpft die im Entwurf vorgesehene Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeiten und beantragt im Entwurf die Bestimmung des gegenwärtigen Konkordats aufrecht zu erhalten, die in Ortschaften nur eine Stunden-Geschwindigkeit von 10 km zulässt.

Herr *Walther* bemerkt, die im jetzigen Konkordat vorgesehene Stundengeschwindigkeit von 10 km sei zu gering und könne nicht aufrecht erhalten werden. Es ist besser in verständiger Weise die zulässige Geschwindigkeit zu erhöhen und dann darüber zu wachen, dass diese Grenze eingehalten wird, als eine Bestimmung aufrecht zu erhalten, von der man von vornherein weiss, dass sie nicht befolgt wird.

Herr *Businger* schlägt vor, die Maximalgeschwindigkeit in Ortschaften auf 14 km festzusetzen.

Herr *Mächler* versichert, dass das Konkordat, indem es bestimmt, dass die Stunden-Geschwindigkeit (in Ortschaften) 10 km d. h. die Geschwindigkeit eines trabenden Pferdes nicht übersteigen dürfe, einen Irrtum enthalte. Ein Pferd macht 10 km in der Stunde, wenn zwischen Trab und Schritt abgewechselt wird, solange es aber trabt, macht es mindestens

18 Stunden-km. In Wirklichkeit erhöht also der Entwurf die zulässige Geschwindigkeit nicht, sondern berichtigt bloss einen Irrtum.

Herr *Baumann* bezweifelt, dass, solange der Geschwindigkeitsmesser nicht obligatorisch erklärt wird, die Bestimmung des Entwurfs leichter durchführbar sei, als diejenige des bisherigen Konkordats. Der grösste Uebelstand des Automobils sei in der Tat nicht die Geschwindigkeit, sondern die Staubentwicklung, diese aber stehe in direktem Zusammenhang mit der Geschwindigkeit. Gegenwärtig gibt es nur ein Mittel um die Geschwindigkeit der Automobile zu kontrollieren, nämlich die Errichtung der sog. Schlagbäume. Diese «Automobilfallen», wie man sie geheissen hat, haben einen schlechten Ruf und wenn sie verschwinden sollen, so muss der Geschwindigkeitsmesser obligatorisch erklärt werden. In diesem Fall hätten wir gegen die Erhöhung der Geschwindigkeit auf 18 km nichts einzuwenden.

Herr Dr. *Haab* setzt die Gründe auseinander, die ihn, der früher ein überzeugter Anhänger der Einführung von Geschwindigkeitsmessern war, veranlasst haben, dem Kompromiss des Art. 35 zuzustimmen. Ohne die seinerzeit von der Experten-Kommission aufgestellte Begründung, es gebe zurzeit keinen sichern Apparat zur Kontrollierung der Geschwindigkeit, zuzugeben, habe er seine Stellungnahme doch modifiziert und zwar mit Rücksicht auf die vielen Berufsleute, Aerzte, Kaufleute etc., die die beträchtlichen Kosten für einen guten Kontrollapparat nicht wohl tragen könnten. Die Bestimmung in Alinea 1 des Art. 35 stelle eine wirksame Massnahme zur Bekämpfung der Geschwindigkeitsexzesse dar.

Was die in Ortschaften vorgeschriebene Geschwindigkeit von 18 Stunden-km betrifft, so weist der Redner darauf hin, dass sie gemäss Art. 32 noch verringert werden kann.

Herr *Raaflaub* bemerkt, dass die deutsche und österreichische Verordnung, die in Ortschaften ebenfalls als Maximum die Geschwindigkeit eines trabenden Pferdes vorschreiben, diese Geschwindigkeit auf 15 Stunden-km beziffern. Er fragt, ob der Entwurf nicht nach dem Vorbild jener Verordnungen 15 km festsetzen könnte, stellt aber keinen Antrag.

Herr *Businger* spricht nochmals zugunsten seines Antrages, worauf zur Abstimmung geschritten wird.

In eventueller Abstimmung wird der Antrag *Businger* (14 km) mit 18 Stimmen gegenüber 1 Stimme dem Antrag *Knüsel* (10 km) vorgezogen.

In der definitiven Abstimmung wird der Antrag der Kommission (18 km) mit der Mehrheit von 15 Stimmen gegen 7 Stimmen angenommen, die auf den Antrag *Businger* fallen.

Art. 32.

Herr *Couchepin* schlägt vor, hier die Redaktion des alten Konkordats beizubehalten lautend: «soll diese Geschwindigkeit auf diejenige eines Pferdes im Schritt, d. h. auf 6 km herabgesetzt werden», weil diese Fassung klarer und leichter anzuwenden sei, als die Formulierung des Entwurfs «muss (die Geschwindigkeit) so reduziert werden, dass das Fahrzeug auf der Stelle angehalten werden kann».

Herr *Empeyta* verteidigt die Fassung des Entwurfs. Er versichert, ein Automobil könne nicht mit einer Geschwindigkeit von 6 km fahren, ohne dass der Motor aussetzt.

In der Abstimmung wird der Artikel nach Vorschlag der Kommission mit 12 Stimmen angenommen; 7 Stimmen fallen auf den Antrag *Couchepin*.

Art. 33.

Herr *Knüsel* beantragt hier, die Maximalgeschwindigkeit auf 30 statt auf 40 km festzusetzen.

Herr *Businger* unterstützt diesen Antrag, der von Herrn *Walther* namens der Kommission bekämpft wird.

In der Abstimmung wird der Antrag der Kommission mit 14 gegen 7 Stimmen angenommen.

Art. 34.

Herr *Furrer* wünscht diesen Artikel so zu fassen, dass die Beschränkung der Geschwindigkeit nicht nur auf Bergstrassen Geltung hat, sondern auch auf Talstrassen, deren Anlage die Anwendung hoher Geschwindigkeiten nicht zulässt.

Die Kommission wird diesen Wunsch bei der endgültigen Redaktion berücksichtigen.

Angenommen.

Art. 35.

Herr *Legler* nimmt die Frage der Geschwindigkeitsmesser wieder auf und erklärt, er sei durch die Ausführungen des Herrn Dr. Haab nicht überzeugt worden.

Der Redner schlägt vor, den Art. 35 zu streichen und in Art. 4 einen automatischen Geschwindigkeitsmesser vorzuschreiben, eventuell mit einer Ausnahme zugunsten der kleineren Wagen. Für die Redaktion verlässt er sich auf die Kommission und das Departement.

Herr Dr. *Haab* macht gegenüber diesem Antrag die Ungleichheit geltend, die daraus in der Behandlung der schweizerischen und der fremden Automobile entstände.

Herr *Walther* bemerkt, es ergebe sich sowohl aus dem Bericht der Expertenkommission vom Dezember 1909 als aus den Verhandlungen der letzten Konferenz, dass gegenwärtig ein in jeder Hinsicht genügender Apparat nicht existiere. Tritt ein solcher Apparat in Erscheinung, so wird jedermann mit seiner obligatorischen Einführung einverstanden sein. Alinea 2 des Art. 35 behält der Konferenz der Konkordats-Kantone das Recht vor, seinerzeit die allgemeine Einführung dieses Apparats zu beschliessen. Die Kommission betrachtet es als ihre Pflicht, das Studium dieser Frage fortzusetzen.

Herr *Cardinaux* unterstützt den Antrag der Kommission.

Herr *Empeyta* gibt Aufschluss über verschiedene Versuche, die gezeigt haben, dass die Apparate offenkundig wenig sicher funktionieren.

Herr *Knüsel* unterstützt den Antrag Legler und fügt bei, dass, wenn die Geschwindigkeiten ohne Einführung von Geschwindigkeitsmessern erhöht werden, gewisse Kantone dem neuen Konkordat nicht beitreten könnten.

Herr Dr. *Mächler* setzt auseinander, warum er sich dem von der Kommission angenommenen Kompromiss angeschlossen habe.

Nach einer Erwiderung von Herrn Legler wird zur Abstimmung geschritten.

Der Antrag der Kommission wird mit 12 Stimmen angenommen, gegenüber dem Antrag Legler, auf den 8 Stimmen fallen.

Art. 36.

Herr *Perrier* beantragt, das letzte Alinea dieses Artikels zu streichen.

Da sich die Kommission dem nicht widersetzt, ist der Antrag stillschweigend angenommen.

Art. 37.

Herr *Couchepin* erklärt, dass der Regierungsrat des Kantons Wallis die Bestimmung im 2. Alinea dieses Artikels nicht annehmen könne. Er beantragt deren Streichung.

Herr *Schmidt* wünscht die Fassung des ersten Alineas folgendermassen abzuändern: «Jedem Kanton steht das Recht zu, den Verkehr der Motorwagen und Motorfahräder auf gewisse Strassen zu beschränken oder ihn für einzelne ganz zu verbieten oder nur unter gewissen Bedingungen zu gestatten.» Die Aenderung sei nicht bloss formeller Art, sie habe auch materielle Bedeutung, indem sie den Gedanken der Beschränkung des Verkehrs auf gewisse Strassen hervortreten lasse, was die Kantone veranlassen könnte, diese Strassen in besonderer Weise herzustellen oder zu unterhalten.

Herr *Walther* erklärt, die Kommission widersetze sich nicht dem Antrag Schmidt, überlasse es aber der Konferenz, zwischen den beiden Fassungen zu wählen.

Der Redner weist Herrn Couchepin darauf hin, dass wenigstens im deutschen Text des Alinea 2 für die Schliessung einer interkantonalen Strasse nicht die Zustimmung der beteiligten Kantone verlangt werde. Der deutsche Text lautet: «Interkantonale Strassen können nur *nach Anhörung* der Regierungen der interessierten Kantone gesperrt werden.» Man kann von demjenigen Kanton, der eine für den Verkehr nach andern Kantonen nötige Strasse schliessen will, verlangen, dass er deren Regierungen anhöre. Der französische Text geht in

der Tat etwas weiter, indem er sagt: «Les routes intercantionales ne peuvent être interdites *qu'après entente* avec les cantons intéressés.»

Herr *Couchepin* zieht seinen Antrag zurück in der Annahme, dass der französische Text dem deutschen entsprechend gefasst werde.

Herr *Furrer* nimmt den Antrag auf Streichung von Al. 2 wieder auf und schlägt auch Streichung von Al. 3 vor. Diese beiden Bestimmungen bedeuten einen Eingriff in die kantonale Souveränität betreffend die Strassenpolizei. Die Anwendung des Al. 2 ist schwierig. Wo fängt das Interesse der Kantone an und wo hört es auf? Al. 3 aber würde dem Bunde Rechte zuschreiben, die er nicht besitzt.

Herr Dr. *Mächler*: Al. 2 gibt einen vor zwei oder drei Jahren durch die Polizeidirektoren-Konferenz einstimmig gefassten Beschluss wieder. Er enthält nichts Ausserordentliches und man darf wohl von den Kantonen verlangen, dass sie wenigstens ihre Nachbarn anhören, bevor sie grosse Verkehrswege für Automobile sperren.

Ob man das dritte Alinea streiche oder bestehen lasse, das ändert an der Sachlage nichts. Eine solche Bestimmung kann dem Bund weder Rechte geben noch nehmen.

Herr *Legler* unterstützt den Antrag *Furrer* und fügt bei, dass, wenn von Rechten des Bundes gesprochen werden soll, diese genau bezeichnet werden müssten.

Herr *von Morlot* erklärt, dass eine mit Unterstützung des Bundes gebaute Strasse für den öffentlichen Verkehr nicht ohne Zustimmung der Bundesbehörden geschlossen werden könne und führt einige Fälle an, in denen der Bund seine Rechte geltend gemacht hat.

Herr Dr. *Käslin* bemerkt, die Vorschrift in Al. 3 könne ruhig gestrichen werden, da sie doch die Rechtslage nicht verändere.

Es wird über die einzelnen Alinea abgestimmt.

Das erste Alinea wird mit 13 Stimmen in der Fassung der Kommission angenommen; 6 Stimmen fallen auf den Antrag *Schmidt*.

Der Antrag auf Streichung von Alinea 2 wird verworfen, ebenso die Streichung von Alinea 3.

Art. 38.

Herr *Perrier* beantragt, die Worte « Trottoirs und Strassenrändern » zu streichen.

Die Kommission stimmt zu, und der Artikel wird mit dieser Aenderung angenommen.

Art. 39.

Die Kommission schlägt vor, im deutschen Text statt « Wendungen » zu sagen « Strassenbiegungen ».

Angenommen.

Die Art. 40 und 41 werden ohne Diskussion angenommen.

Art. 42.

Herr Dr. *Käslin* beantragt, den letzten Satz folgendermassen abzuändern: « Auf erstes Verlangen hat er seine Fahrbewilligung vorzulegen, sowie seinen Wohnsitz *und* seinen gegenwärtigen Aufenthaltsort in der Schweiz genau anzugeben ».

Herr *Walther* erklärt namens der Kommission Annahme dieser Aenderung.

Herr *Couchepin* stellt und begründet einen Antrag auf Anfügung des folgenden neuen Alineas:

« Bis zum Inkrafttreten des Bundesgesetzes über die Automobilhaftpflicht ist für Klagen auf zivilrechtliche Haftung für den von einem Automobil verursachten Schaden das Gericht desjenigen Ortes zuständig, wo der Schaden entstanden ist ».

Herr *Walther* anerkennt zwar die Richtigkeit der Bemerkungen des Herrn *Couchepin*, ist aber der Meinung, die vorgeschlagene Bestimmung gehöre nicht in das Konkordat.

Der nicht bestrittene Antrag *Käslin* wird stillschweigend angenommen.

Der Antrag *Couchepin* wird in der Abstimmung verworfen.

Art. 43.

Herr *Raaflaub* schlägt vor, im zweiten Alinea nach den Worten «Vermieter von Motorwagen» einzufügen «und Motor-Fahrrädern».

Die Kommission stimmt dieser Ergänzung zu.

Herr *Perrier* beantragt, zwischen «die Besitzer von Motorwagen-Garagen» und «die Vermieter» die Worte «die Fabrikanten» einzufügen.

Er wünscht noch Aufschluss darüber, wie sich die Kommission die von den genannten Gewerbsleuten auszuübende Kontrolle vorstelle. Wird man ihnen für ihre sämtlichen Wagen eine einzige Nummer geben?

Herr *Empeyta* erklärt, dass sie für jeden Wagen eine besondere Nummer erhalten.

Der Artikel wird mit den vorgeschlagenen Ergänzungen angenommen.

Art. 44.

Angenommen.

Art. 45.

Herr Dr. *Käslin* schlägt vor, die Worte «seitens der Konstruktions- und Reparaturwerkstätten» zu streichen.

Angenommen.

Art. 46.

Herr *Legler* ist der Meinung, die dreimonatliche Taxbefreiung der Fremden sei zu lang; er möchte sie auf einen Monat beschränken.

Herr Dr. *Käslin*: Der zweite Satz des Art. 46: «Diese fremden Motorfahrzeuge sollen mit dem internationalen Kontrollschild und dem Schild desjenigen Staates, dem sie angehören, versehen sein» ist offenbar nur eine Wiederholung des im ersten Satz von Art. 25 gesagten und könnte daher gestrichen werden.

Andererseits heisst es am Schluss des ersten Satzes: «sofern die betreffenden Staaten Gegenrecht halten». Welches ist nun der betreffende Heimatstaat? Ist es der, dem der

Eigentümer des Wagens angehört, oder der, in welchem er den internationalen Fahrausweis erhalten hat? Die zweite Alternative scheint eher gemeint zu sein. Trifft dies zu, so sollte es aber deutlich gesagt werden.

Der *Vorsitzende* betrachtet die erste Bemerkung des Herrn Dr. Käslin als redaktionelles Anbringen und erklärt, es werde davon Vormerk genommen. Er stellt die zweite Bemerkung zur Diskussion.

Herr *Walther* erklärt, er stimme dieser Bemerkung namens der Kommission zu; sie werde berücksichtigt werden.

Gegenüber Herrn Legler verweist der Redner darauf, dass das jetzige Konkordat die Fremden ohne zeitliche Beschränkung von jeder Taxe befreit, sofern sie eine Fahrbewilligung ihres Heimatstaates besitzen und dieser Gegenrecht hält. Der Entwurf ist den Fremden weniger günstig, da er die Taxbefreiung auf 3 Monate beschränkt. Eine weitere Einschränkung wäre ohne Schädigung der Landesinteressen nicht möglich.

Herr Legler verzichtet darauf, einen Antrag zu stellen. Die Bemerkungen des Herrn Dr. Käslin sind ebenfalls erledigt. Art. 46 wird mit den von der Kommission gutgeheissenen Aenderungen angenommen.

Art. 47.

Herr *Raaflaub* ersucht um Aufschluss über die in diesem Artikel vorgesehene Abgabe von Interimsnummern. Herr *Walther* und der *Vorsitzende* antworten, dass diese Nummern voraussichtlich durch die Zollstationen abgegeben werden. Es sind gegenwärtig Verhandlungen zwischen dem Departement des Innern und dem Zolldepartement im Gange über die Organisation der Kontrolle der fremden Automobile an der Grenze. Es müssen aber noch Erhebungen gemacht werden.

Der Artikel wird angenommen.

Ebenso die Artikel 48 und 49.

Art. 50.

Herr *Cardinaux* gibt dem Gedanken Ausdruck, die Brücken mit beschränkter Belastungsfähigkeit sollten durch Eintragung

in die Karten der verbotenen Strassen bekannt gemacht werden.

Diese Bemerkung wird ans Departement des Innern gewiesen.

Der Artikel ist angenommen.

Art. 51.

Herr *Perrier* wünscht, dass die für Lastwagen vorgeschriebene Maximalgeschwindigkeit im selben Masse wie für die übrigen Automobile erhöht werde und bittet die Kommission, diese Frage zu prüfen.

Herr *Walther* erwidert, die Bestimmungen über die Lastwagen geben mit geringfügigen Aenderungen den Wortlaut der von der Konferenz im Jahre 1909 angenommenen Verordnung wieder. Es steht aber der Berücksichtigung des Wunsches von Herrn *Perrier* nichts im Wege.

Der *Vorsitzende* macht darauf aufmerksam, dass die Kommission, da die Konferenz heute auseinandergeht, nicht mehr Bericht erstatten kann, weshalb Rückweisungen an die Kommission ihrer Ermächtigung zur Entscheidung der Fragen gleichkommen.

Der Artikel wird angenommen.

Ebenso die Artikel 52, 53 und 54.

Art. 55.

Herr *Walther*: Die Kommission beantragt, die Angabe einer maximalen Felgenbreite, sowie das zweite Alinea zu streichen.

Angenommen.

Art. 56.

Herr *Perrier* schlägt vor, die Kontrolle der Radfahrer dadurch zu vereinfachen, dass den Kantonen gestattet wird, die Ausweiskarte abzuschaffen, die nutzlos ist. Die Zuteilung eines Nummernschildes genügt zur Kontrolle. Art. 56 erhalte folgende Fassung: «Jeder Radfahrer muss eine von der zu-

ständigen kantonalen Behörde abgegebene Ausweiskarte oder einen numerierten Kontrollschild mit sich führen.»

Herr *Couchepin* unterstützt diesen Vorschlag.

Herr *Walther* sieht nicht ein, warum es den welschen Kantonen, die dieses System schon besitzen, nicht freigestellt werden sollte, es auch ferner anzuwenden. Allein ebenso muss es den deutschschweizerischen Kantonen, die das System der Kontrolle durch Ausweiskarte und Schild haben, gestattet sein, beides zu verlangen.

Herr Dr. *Mächler* möchte, dass die Kommission prüfe, ob es nicht tunlich wäre, das einfachere System der welschen Kantone ohne weiteres anzunehmen, d. h. die Ausweiskarte abzuschaffen und einfach den Schild als Kontrollmittel beizubehalten.

Der Rückweisung an die Kommission wird zugestimmt. Die Artikel 57, 58 und 59 werden angenommen.

Ebenso Art. 60 mit einer Aenderung im deutschen Text.

Die Art. 61 bis 72 geben zu keinen Bemerkungen Anlass und werden ohne Aenderung angenommen.

Art. 73.

Herr *Walther* bemerkt, in der Fassung dieses Artikels sollte zum Ausdruck kommen, dass der Rückzug der Fahrbewilligung im Verwaltungsverfahren nur durch diejenige Behörde verfügt werden könne, die die Bewilligung ausgestellt hat, dass dagegen der Entzug durch Gerichtsentcheid ohne Rücksicht auf den Ort der Ausstellung ausgesprochen werden könne.

Auf Antrag von Herrn *Raaflaub* wird der gestern in der Schwebe gelassene *Art. 15* hier in Verbindung mit Art. 73 zur Beratung gestellt.

Die Kommission schlägt vor, den zweiten Satz des ersten Alineas von Art. 15 folgendermassen zu redigieren: ... «Können ... beim Eintritt der in Art. 12 genannten Verurteilungen oder Gebrechen seitens der Ausstellungsbehörde zeitweilig oder ganz zurückgezogen werden». Artikel 73 würde, abgesehen von der oben erwähnten redaktionellen Aenderung, nach Entwurf beibehalten.

Herr *Raaflaub* beantragt folgende Fassung des Art. 15 Alinea 2: «Der Entzug der Fahrbewilligung wird durch die für den Wohnort des Inhabers zuständige kantonale Verwaltungs- oder Gerichtsbehörde ausgesprochen und hat für das ganze Gebiet der Konkordatskantone Gültigkeit.» Die Bestimmung des Art. 75 betreffend den Entzug der Fahrbewilligung würde dagegen gestrichen.

Dieser von Herrn Dr. *Mächler* bekämpfte Antrag wird mit grossem Mehr abgewiesen.

Ebenso der Antrag auf Streichung des 2. Alineas des Artikels 73.

Art. 74.

Herr *Couchepin* fragt an, ob die Kommission mit dem 1. Alinea beabsichtige, die nach den kantonalen Gesetzgebungen gewissen Verwaltungsbehörden, Gemeinderäten, Bezirksamtern etc. zustehenden gewöhnlichen polizeilichen Kompetenzen zu unterdrücken, oder ob nur gesagt sein soll, dass keine Ausnahmegerichtsbarkeit für die Automobilisten eingesetzt werden dürfe.

Namens der Kommission erwidert Herrn Dr. *Mächler*, es handle sich nicht darum, jene polizeilichen Kompetenzen zu beschränken, sondern der Einrichtung einer ausnahmsweisen Gerichtsbarkeit vorzubeugen.

Herr *Couchepin* erklärt, die Walliser Regierung könne der Bestimmung in Alinea 2 des Art. 74 nicht beistimmen. Wenn auch eine solche Bestimmung gerechtfertigt sein möge, so sei sie doch unvereinbar mit bindenden Vorschriften des Walliser Gesetzes. Er beantragt Streichung dieser Bestimmung.

Dieser von der Kommission bekämpfte, von den Herren *Knüsel*, *Legler* und *Businger* unterstützte Antrag wird verworfen.

Art. 75.

Herr *Walther*: Das Departement des Innern hat uns darauf aufmerksam gemacht, dass der Artikel 75 in seiner gegenwärtigen Fassung Schwierigkeiten bereiten könnte. Bei seiner Abfassung hat sich die Kommission an den Text des jetzigen

Konkordats gehalten und sie glaube, es bedürfe keiner Abänderung. Dagegen glauben wir, die Konferenz sollte erklären, der Bundesrat sei eingeladen, zu gelegener Zeit das Datum des Inkrafttretens des Konkordates festzusetzen; anderseits soll den Kantonen eine Frist, vielleicht von einem Jahr, eingeräumt werden, um sich über den Beitritt zum Konkordat auszusprechen.

Nach einer Diskussion, an der sich die Herren *Legler*, *Dr. Käslin*, *Dr. Mächler* beteiligen, nimmt die Konferenz auf Antrag des *Vorsitzenden* einstimmig folgende Beschlüsse an:

a) Das Departement des Innern wird eingeladen, gegebenenfalls unter Mitwirkung der vorberatenden Kommission, die Redaktion des Entwurfs zu überarbeiten und mit den Beschlüssen der Konferenz in Einklang zu bringen, sodann den Entwurf den Kantonen zu übermitteln unter Ansetzung einer Frist bis Ende Mai 1912 um sich darüber auszusprechen, ob sie den Entwurf annehmen oder verwerfen.

b) Das neue Konkordat wird dem Bundesrat nach Ablauf dieser Frist zur Genehmigung unterbreitet, sofern mindestens die Hälfte aller Kantone dem Entwurf zugestimmt haben.

c) Wenn nicht die Hälfte der Kantone in der angegebenen Zeit zustimmen, so wird das Konkordat der bundesrätlichen Genehmigung nicht unterbreitet und fällt dahin.

Hiemit ist die Beratung des Entwurfs beendet und es wird die Beratung der gestern zurückgelegten Artikel aufgenommen.

Art. 10^{bis}.

Der Antrag des Herrn *Dr. Haab* befindet sich in den Händen der Herren Delegierten. Er lautet:

«Eine Fahrbewilligung für Motorwagen oder Motorfahräder wird erst erteilt, wenn der Nachweis geleistet ist, dass der Eigentümer zugunsten allfällig durch das Fahrzeug verletzter Drittpersonen eine Schadenversicherung im Betrage von mindestens Fr. 20,000 abgeschlossen hat, zur Sicherstellung von Schadenersatzansprüchen, welche gegen den Eigentümer oder den mit seiner Zustimmung das Fahrzeug benützenden Fahrer mit Erfolg geltend gemacht werden können.

Das eidg. Departement des Innern bezeichnet diejenigen Versicherungsgesellschaften, mit welchen solche Versicherungsverträge abgeschlossen werden dürfen.»

Herr Dr. *Haab* begründet seinen Antrag wie folgt:

Der Gedanke zu diesem Antrag wurde durch Vorgänge in Zürich geweckt. Es ist dort einigemale vorgekommen, dass Automobilisten, die einen Unfall verursacht hatten, einen leeren Pfandschein präsentierten, worauf der Verletzte leer ausging. Solche Fälle erregen starke Missstimmung und schaden ganz besonders dem Automobilismus. Der Antrag will nicht die Grundlagen der zivilen Haftung verändern, dazu fehlt uns die Kompetenz, er will uns eine Sicherheit schaffen für die auf Grund der eidg. Haftpflichtvorschriften geschuldeten Leistungen. Aus einer Meinungsäusserung des Justiz- und Polizeidepartements an das Departement des Innern ergibt sich, dass vom Standpunkt des eidgenössischen Rechts der Aufnahme einer solchen Bestimmung in's Konkordat nichts im Wege steht.

Der in den Händen der Delegierten befindliche Antrag hat infolge der letzten Sitzung der vorberatenden Kommission und deren Besprechungen mit Vertretern von Versicherungsgesellschaften einige Abänderungen erfahren um ihn sowohl formell wie materiell mit Rücksicht auf die Versicherungstechnik unanfechtbar zu gestalten.

Der Redner durchgeht die verschiedenen Einwände, die gemacht worden sind: Man hat gesagt, die Versicherung bilde eine zu grosse Belastung für den Automobilismus. Darauf ist zu erwidern, dass schon jetzt die Mehrheit der Automobilisten versichert ist, und dass die von den Gesellschaften für Polizen, die dem Antrag entsprechen, geforderten Prämien keine allzuhohe Ziffer erreichen. Allerdings wird die Prämie höher sein als bei den jetzigen Polizen, da die vorgesehene Bestimmung verlangt, dass auch der Schaden gedeckt werde, den *irgend-eine Person* verursacht, die sich des Automobils mit Zustimmung des Eigentümers bedient, während in den gegenwärtigen Verträgen die Zahl der zur Führung des Fahrzeuges berechtigten Personen beschränkt ist. Andererseits wird die Prämie etwas reduziert, dank der Vorschrift, wonach bei jedem Unglücksfall

der Versicherte einen Teil des Schadens, nämlich 10 % und im Minimum Fr. 100, selbst tragen muss. Unter diesen Bedingungen würde sich die jährliche Prämie für ein Automobil von 12 HP auf etwa Fr. 100, bei 30 HP auf etwa Fr. 120 stellen.

Ein anderer Einwand ist der der verschiedenen Behandlung der Schweizer und der Ausländer. Sie taucht bei jeder Bestimmung auf, die bezweckt, die Sicherheit im Automobilverkehr zu erhöhen. Es ist richtig, dass sich die obligatorische Versicherung nicht auf die Fremden anwenden lässt. Trotz dieses beachtenswerten Einwandes dürfen wir uns nicht abhalten lassen, eine an sich nützliche Massregel zu ergreifen. Uebrigens macht sich das Bedürfnis der Zwangsversicherung bei fremden Automobilisten weniger fühlbar, weil erstens die freiwillige Versicherung im Ausland noch verbreiteter ist als in der Schweiz, sodann, weil die fremden Automobilisten selten zahlungsunfähig sind und endlich weil man ihnen gegenüber stets die Möglichkeit hat, den Wagen mit Beschlag zu belegen.

Um dem Departement des Innern nicht die undankbare Aufgabe zuzumuten, die Versicherungsgesellschaften, mit denen gemäss Art. 10^{bis} gültige Verträge abgeschlossen werden dürfen, zu bezeichnen, hat Herr Dr. Haab das zweite Alinea seines Antrags gestrichen und dafür im ersten Alinea vor den Worten: «eine Schadensversicherung» eingeschaltet: «bei einer anerkannten Versicherungsgesellschaft».

Mit den von Herrn Dr. Haab nachträglich vorgenommenen Aenderungen lautet sein Antrag endgültig wie folgt:

«Zur Sicherstellung von Ersatzansprüchen von Drittpersonen, die bei einem durch ein Automobil oder Motorrad verursachten Unfall zu Schaden gekommen sind, muss der Eigentümer des Fahrzeugs nachweisen, dass er mit einer anerkannten Versicherungsgesellschaft einen Haftpflichtversicherungsvertrag im Betrag von mindestens Fr. 20,000 abgeschlossen hat.

«Dieser Nachweis muss alljährlich anlässlich der Erneuerung der Verkehrsbewilligung und ausserdem auf Verlangen der zuständigen Behörde jederzeit erbracht werden. Die Ver-

sicherungsverträge müssen eine Klausel enthalten, wonach bei jedem Unfall $\frac{1}{10}$ des entstandenen Schadens und mindestens 100 Fr. von der Versicherungsdeckung ausgeschlossen und vom Versicherten selbst zu tragen ist.

«Die Versicherung muss alle Unfälle decken, die das vom Eigentümer selbst oder von einer andern Person mit seiner Ermächtigung geführte Fahrzeug verursacht. Der Eigentümer darf nur solche Personen zur Führung des Fahrzeugs ermächtigen, die eine Fahrbewilligung haben.»

Die definitive Fassung bleibt vorbehalten.

Herr *Walther* erklärt, die Kommission sei gestern Abend neuerdings zusammengetreten, um den Antrag Haab nochmals zu prüfen; sie habe sich aber nicht zur Unterstützung des Antrags entschliessen können. Immerhin habe die heutige Fassung des Antrags der Kommission nicht vorgelegen, so dass deren Mitglieder nach ihrem persönlichen Gutdünken für oder gegen den Antrag stimmen werden.

Der Redner selbst wird nicht für den Antrag stimmen, so verlockend er ihn auch findet; die Folgen, die eine solche Bestimmung nach sich ziehen würde, lassen sich noch nicht überblicken; insbesondere sind die Beziehungen zwischen der Frage der Versicherung und der Frage der Haftpflicht noch nicht abgeklärt. Endlich hat auch das Motiv der verschiedenen Behandlung der Schweizer und der Fremden neben andern den Redner bestimmt, gegen den Antrag Haab Stellung zu nehmen.

Herr *Legler* unterstützt den Vorschlag Haab; er wünschte aber, ohne einen Antrag zu stellen, dass der Vorschlag durch eine Bestimmung ergänzt würde, wonach die Haftpflichtklage beim Gericht des Wohnsitzes des Klägers anzustellen wäre.

Herr *Couchepin* bemerkt, Herr Legler unterstütze jetzt seinen zu Art. 41 gestellten Antrag und ersucht die Konferenz, die Frage des Gerichtsstands noch zu erwägen.

Herr Dr. *Haab* anerkennt die Wichtigkeit der Gerichtsstandsfrage, glaubt aber, dass sie nicht so leichtin gelöst werden könne. Wenn die Konferenz im Prinzip den Vorschlag betreffend die Zwangsversicherung annehme, so könnte sie

gleichzeitig die Kommission mit dem Studium der Gerichtsstandsfrage beauftragen.

Herr *Schmidt* stimmt dem Antrag Haab grundsätzlich zu, fürchtet aber, die gegenwärtige Fassung gehe über das Gebiet eines Konkordats hinaus; er schlägt folgende Fassung vor:

«Eine Fahrbewilligung wird nur erteilt, wenn der Nachweis geleistet ist, dass der Eigentümer des Fahrzeugs bei einer staatlich anerkannten Versicherungsgesellschaft eine Versicherung besitzt bis auf wenigstens Fr. 20,000 für die Ansprüche, die bei den Schädigungen erhoben werden können, die durch sein Fahrzeug verursacht worden sind.»

Herr *Legler* beharrt darauf, dass die Kommission die Frage des Gerichtsstandes prüfe und nötigenfalls ein Gutachten des eidg. Justiz- und Polizeidepartements einhole.

Herr Dr. *Mächler* anerkennt, dass der Antrag Haab in seiner jetzigen Form annehmbarer ist, als zur Zeit, da er der Kommission vorlag. Die Frage des Forums muss näher geprüft werden; ebenso die Frage der Ausdehnung der Versicherung auf den Sachschaden, wie dies der Antrag Schmidt vorsieht. Jedenfalls wird es gut sein, wenn die Kommission die Fassung genau überlegt, die im Fall der Annahme der Bestimmung gegeben werden soll.

Herr Dr. *Haab* fügt noch bei, dass die Versicherung für ein Motorrad etwa 25 Fr. jährlich kosten würde.

Der *Vorsitzende*: Die Konferenz kann sich heute nicht endgültig über den Wortlaut, sondern lediglich über das Prinzip des Antrags Haab aussprechen und die Kommission beauftragen, den Wortlaut unter Berücksichtigung der Beratung und namentlich der Gerichtsstandsfrage, festzustellen.

Abstimmung:

Für den Antrag Haab	. .	11 Stimmen
Gegen »	»	9 Stimmen.

Art. 11.

Herr *Walther*: Zu diesem Artikel haben die Herren Vautier und Perrier einen Antrag gestellt, wonach das Departement des Innern den Auftrag erhalten soll, ein Programm

für die Prüfung der Wagen, sowie für die technische Prüfung der Wagenführer und deren ärztliche Untersuchung auszuarbeiten. Die Kommission pflichtet diesem Antrag bei, nur sollte der Auftrag an's Departement nicht in einer Bestimmung des Konkordats, sondern in einem Beschluss der Konferenz niedergelegt werden.

Herr *Perrier* ist damit einverstanden.

Herr *Walther* erstattet Bericht über den Antrag des Herrn Legler betreffend die Haftung der Eltern und Vormünder. Die Kommission kommt zum Schluss, es sei diesem das Gebiet der zivilrechtlichen Haftpflicht berührenden Antrag keine weitere Folge zu geben und fordert Herrn Legler auf, ihn eher im Nationalrat anlässlich der Beratung des Gesetzes über die Automobilhaftpflicht vorzubringen.

Herr *Legler* erklärt, er halte seinen Antrag nicht aufrecht, da er durch die Annahme des Antrags Haab über die Versicherungspflicht an Bedeutung verloren habe.

Die Anträge der Kommission werden angenommen.

Art. 15.

Dieser Artikel ist durch die heutige Beratung erledigt worden.

Art. 18^{bis}.

Die Kommission schlägt folgende neue Fassung vor:

«Der Bundesrat bezeichnet eine Amtsstelle, der von den Kantonen alle ausgestellten Verkehrs- und Fahrbewilligungen, alle Handänderungen von Motorwagen und die militärische Einteilung der Wagenführer behufs Führung eines Registers mitzuteilen sind. Ebenso ist ihr jeder Rückzug einer Fahrbewilligung zu melden. Von diesem Rückzug gibt die bezeichnete eidgenössische Amtsstelle den Kantonen Kenntnis.»

Angenommen.

Art. 19.

Herr *Walther*: Um den Bemerkungen der Delegierten aus der welschen Schweiz und des Herrn Legler Rechnung

zu tragen, schlägt die Kommission vor, im ersten Alinea «kann beziehen» statt «bezieht» zu sagen und sodann das letzte Alinea durch folgende Bestimmung zu ersetzen: «das Steuerrecht der Kantone wird durch die Bestimmungen betreffend die Polizeigeühren nicht betroffen.»

Herr *Legler*: Was ich verlangt habe, ist, dass die Kosten der Führerprüfungen von den Kandidaten getragen werden.

Herr *Walther* hebt hervor, dass die neue Redaktion diesem Wunsch Rechnung trage.

Angenommen.

Der *Vorsitzende* fragt an, ob die Konferenz wünsche, auf den einen oder andern der angenommenen Artikel *zurückzukommen*.

Herr *Knüsel* beantragt, auf die Art. 35 und 74 zurückzukommen. Zu Art. 35 verlangt er, dass das Konkordat gemäss dem Antrag Legler einen Geschwindigkeitsmesser obligatorisch erkläre. Zu Art. 74 beantragt er Streichung des zweiten Alineas betreffend den Verleideranteil an den Bussen.

Herr *Couchepin* unterstützt den Antrag, auf Art. 74 zurückzukommen.

Die Kommission bekämpft den Antrag Knüsel betreffend Art. 35, widersetzt sich aber dem Antrag betreffend Art. 74 nicht.

In der Abstimmung werden beide Anträge verworfen.

Der Vertreter des *Kantons Uri* hat zu wissen getan, dass sein Kanton sich vielleicht entschliessen würde, dem Konkordat beizutreten, wenn die Konferenz auf die Bestimmungen in Art. 37 zurückkäme, von denen er glaube, dass sie der kantonalen Souveränität Eintrag tun.

Herr *Walther* schlägt vor, um dem Kanton Uri entgegenzukommen, im zweiten Alinea des Art. 37 das Wort «interessierte» durch «benachbarte» zu ersetzen und das letzte Alinea zu streichen.

Angenommen.

Der *Vorsitzende*: Da die Beratung des Entwurfs beendet ist, so gehen wir über zur *Schlussabstimmung*.

Mit «ja» d. h. für Genehmigung des Konkordatsentwurfs stimmen die Kantone:

Zürich, Bern, Luzern, Obwalden, Nidwalden, Glarus, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Appenzell A.-Rh., Appenzell I.-Rh., St. Gallen, Aargau, Thurgau, Waadt, Wallis und Genf (16 Kantone).

Mit «nein» d. h. gegen Genehmigung des Entwurfs stimmen die Kantone:

Zug, Freiburg, Neuenburg (3 Kantone).

Bei der Abstimmung fehlen die Vertreter der Kantone:

Uri, Schwyz, Solothurn, Tessin (4 Kantone).

Der Vertreter des Kantons Graubünden enthält sich der Stimme; Schaffhausen ist an der Konferenz nicht vertreten.

Die Konferenz geht über zum

zweiten Traktandum:

Vollziehung der Beschlüsse der letzten Konferenz.

Der grösste Teil der Beschlüsse der letzten Konferenz (vgl. deren Protokoll S. 46/47) ist durch Annahme des neuen Konkordatsentwurfs erledigt. Unerledigt ist nur noch der Beschluss Nr. V über die Aufschrifttafeln für Zeichen und Warnungen betreffend die Automobile.

Der *Protokollführer* setzt die Konferenz davon in Kenntnis, dass das Departement mit einer Fabrik einen Vertrag über die Lieferung der dreieckigen Tafeln abgeschlossen hat und hierüber den Kantonen in nächster Zeit eine Mitteilung wird machen können.

Die Kommission schlägt als Signal für die verbotenen Strassen das im Sitzungssaal aufgestellte Modell vor, das in einer dreieckigen weissen, von einem schwarzen Band durchquerten Tafel besteht und Inschriften in einer oder mehreren Sprachen trägt (siehe das Klischee).

Angenommen.

Drittes Traktandum:

Verschiedene Fragen.

Die Konferenz stimmt ohne Diskussion dem von der Kommission vorgeschlagenen Nummerierungsmodus für die Auto-

mobile und Motorfahräder zu, wonach die Kantone, die die ihnen zugeteilte Nummernserie aufgebraucht haben, die gleiche Serie wieder beginnen sollen, wobei der Nummer der Buchstabe B nachzusetzen ist.

Die Traktandenliste ist damit erschöpft.

Herr *Etier* spricht namens der vorberatenden Kommission sowie aller Konferenzteilnehmer Herrn Bundesrat Schöbinger den Dank der Versammlung aus für die gewandte und wohlwollende Leitung der Verhandlungen.

Der *Vorsitzende* verdankt Herrn *Etier* seine liebenswürdigen Worte und gibt der Hoffnung Ausdruck, dass die Arbeit der Konferenz nicht nutzlos gewesen sein möchte.

Er hebt die Sitzung auf und erklärt um 1 Uhr 20 Minuten nachmittags die Konferenz für geschlossen.

Der Protokollführer:

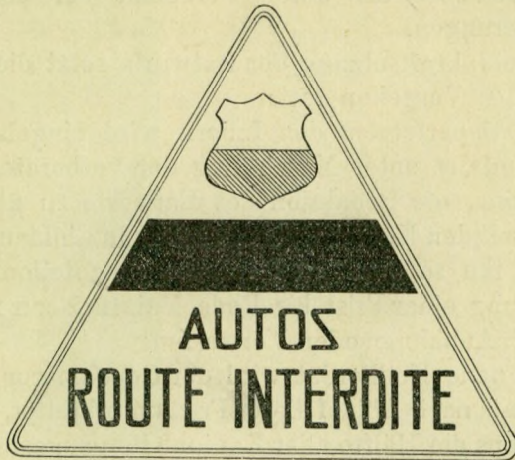
Dr. Contat.

Zusammenstellung der Konferenzbeschlüsse.

- I. Die Konferenz genehmigt mit 16 gegen 3 Stimmen den von der vorberatenden Kommission ausgearbeiteten Konkordatsentwurf unter Vorbehalt der beschlossenen Abänderungen.
- II. Für die Inkraftsetzung des Entwurfs setzt die Konferenz folgendes Vorgehen fest:
 - a) Das Departement des Innern wird eingeladen, gegebenenfalls unter Mitwirkung der vorberatenden Kommission, die Redaktion des Entwurfs zu überarbeiten, ihn mit den Konferenzbeschlüssen in Einklang zu setzen und ihn sodann den Kantonen mitzuteilen unter Ansetzung einer Frist bis Ende Mai 1912 zur Aeusserung über Annahme oder Verwerfung.
 - b) Das neue Konkordat wird der Genehmigung des Bundesrats nach Ablauf dieser Frist unterbreitet, sofern mindestens die Hälfte aller Kantone ihm zugestimmt haben.
 - c) Wenn innert der angegebenen Frist nicht die Hälfte der Kantone das Konkordat angenommen haben, so wird es der Genehmigung des Bundesrats nicht unterbreitet und fällt dahin.
- III. Das Departement des Innern wird eingeladen, ein eingehendes Programm der von den Bewerbern um eine Fahrbewilligung zu bestehenden Prüfungen auszuarbeiten.
- IV. Die Konferenz genehmigt die von der vorberatenden Kommission und vom Departement des Innern getanen Schritte zur Durchführung ihres frühern Beschlusses über die Aufschrifttafeln für die die Automobile betreffenden Zeichen und Warnungen.

Die Konferenz nimmt als Signal zur Bezeichnung der für den Automobilverkehr gesperrten Strassen das von der Kommission vorgeschlagene Modell an (siehe das Klischee auf der nächsten Seite).
- V. Die Konferenz beschliesst, dass ein Kanton, der die ihm zugeteilte Serie der Kontrollnummern für Automobile oder Motorfahräder aufgebraucht hat, die gleiche Serie wieder beginnen soll, wobei der Nummer der Buchstabe B nachzusetzen ist, z. B. «6001, B».

Signal zur Bezeichnung der für den Automobilverkehr gesperrten Strassen, angenommen von der VII. Konferenz der Konkordatskantone.



Beschreibung: 1 m Seitenlänge; schwarze Schrift auf weissem Grund in einer oder mehreren Sprachen; farbiger Wappenschild, fakultativ.

Das Departement des Innern übernimmt es, den interessierten Verwaltungen die dreieckigen Signaltafeln zu liefern.

