

Eidg. Justiz-
und Polizeidepartement

Bemerkungen

zum

Entwurf für ein neues Automobilgesetz.

Der Art. 37bis, welcher am 22. Mai 1921 der Bundesverfassung eingefügt wurde und dem Bunde die Befugnis zuerkannte, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen und allgemeine Durchgangsstrassen zu öffnen, harrt noch immer des Ausführungsgesetzes, nachdem ein erster Entwurf in der Volksabstimmung vom 15. Mai 1927 abgelehnt wurde. Abgelehnt wurde seither in der Abstimmung vom 12. Mai 1929 das Volksbegehren, welches dem Bunde die Befugnis zur Strassengesetzgebung überhaupt einräumen wollte. Vorgegangen war jedoch und darf wohl als wesentlich begleitend auch für diese Volksabstimmung betrachtet werden die sozusagen einstimmige Annahme einer in beiden Räten der Bundesversammlung gestellten Motion, welche den Bundesrat einlud, einen Gesetzesentwurf vorzulegen, welcher die Verkehrsregelung auf alle Strassenbenützer erstreckt in dem Umfange, als ein Zusammenhang mit der Strassenbenützung durch Automobile und Fahrräder besteht. Die neue Ordnung hat also zweifellos von dem so interpretierten Art. 37bis auszugehen.

Die erwähnte Motion schafft auch Klarheit darüber, dass die neue Lösung wiederum in der Form eines Bundesgesetzes und nicht etwa in der Umarbeitung und Erweiterung des bestehenden Konkordates gesucht werden soll. Auch gelegentliche Anfragen, die nach dieser Richtung gingen, wurden dahin präzisiert, dass eine solche Wiederbelebung des Konkordates höchstens als provisorische Zwischenlösung in Frage kommen dürfte, um einem weiteren Auseinandergehen der kantonalen Rechtsetzung den Riegel zu stossen.

Der Gesetzesentwurf vom 10. Februar 1926 hatte sich stark angelehnt an das bereits vorhandene Konkordat, was wohl nicht unverständlich war, da hier doch schon eine auf 20 Kantone sich erstreckende einheitliche Regelung wichtigster Verkehrsvorschriften vorbereitet war, die nur der Entwicklung im Sinne moderner Verkehrsauffassung harnte. Wie viel von den neuen Regelungen man bei diesem ersten Schritte auf eidgenössischem Boden in Form mehr allgemeiner Wegleitungen in das Gesetz selbst aufnehmen, wie viel man als mehr technisches und wandelbares Detail in eine Verordnung verweisen wolle, war eine nicht sehr leichte und auch stark umstrittene Frage. Referendumsrücksichten geboten bei diesem ersten Versuch, noch verschiedene Festlegungen im Gesetz beizubehalten, in welchen das Publikum vom Konkordat her eine gewisse Garantie gegen willkürliche Verkehrsexzesse erblickte. Die quantitative und qualitative Entwicklung des Automobil- und Fahrradverkehrs seit Ausarbeitung jenes ersten Vorentwurfs vom April 1922 dürfte dem Gesetzgeber heute eine etwas freiere Bewegung gestatten. (Ende 1923 betrug z. B. die Zahl der Automobile rund 35 000, Ende 1928 waren es über 100 000; Fahrräder 580 000 und 780 000; Uebertritte ausländischer Motorfahrzeuge wurden damals etwas über 10 000 kontrolliert, heute über 100 000). Die Popularisierung des Autos hat auch den Nebenerfolg, dass sich weniger denn früher zum vornherein verschiedene Volksklassen als autofahrende, als velofahrende und als andere Strassenbenützer gegenüberstehen; man bringt einander mehr gegenseitiges Verständnis, auch Hilfsbereitschaft entgegen. — Wir glauben aus diesen Gründen, im kommenden Entwurfe eines Bundesgesetzes uns noch mehr als früher auf Wegleitungen grundsätzlicher Natur konzentrieren zu dürfen, die dann zum Teil erst in der nachfolgenden Verordnung ihre technische Ausführung finden werden. Das ist auch schon geboten im Hinblick auf die parlamentarische Beratung des Gesetzes. Wenn diese sich auch mit Detailpunkten auseinanderzusetzen hätte, die heute nicht mehr wie früher

durch übereinstimmende Konkordatsvorschriften in den meisten Kantonen geregelt sind, sondern durch dutzendfach auseinandergehende kantonale Vorschriften, deren jede im Parlament ihren Verteidiger finden würde, so müsste das, auch ohne jeden bösen Willen, eine ganz unerträgliche Belastung und Verzögerung für die Verabschiedung des Gesetzes im Gefolge haben und auch für eine allfällige Volksabstimmung eine Unmasse neuer Reibungsflächen schaffen. Man weiss, wie auch Kleinigkeiten ausschlaggebend wirken können. Und eine nochmalige Verwerfung würde zur keineswegs erwünschten, aber dann unvermeidlichen Folge haben, dass die Ausführung des Art. 37bis B. V. nicht mehr durch *ein* umfassendes Automobilgesetz, sondern nur noch durch Teilvorlagen: Automobilhaftpflichtgesetz, Automobilverkehrsordnung, Fahrradordnung usw. etappenweise erfolgen könnte.

Wir haben diese Erwägungen vorausgeschickt, weil sie und ihre Beachtung oder Nichtbeachtung eine ausschlaggebende Rolle bei den kommenden legislativen Arbeiten zu spielen berufen sind. Eine rasche Lösung ist möglich, wenn mit viel gutem Willen, unter Preisgabe von untergeordneten Sonderinteressen und Liebhabereien, ein neuer Gesetzesentwurf mit dem Hauptgebälke des kommenden Rechtes ausgearbeitet wird. Empfehlenswert dürfte dabei sein, dass man sich möglichst an diejenigen Partien des verworfenen Entwurfes anlehnt, welche seinerzeit in der Diskussion unbestritten geblieben sind und also mutmasslich sowohl das Parlament als den Abstimmungsbürger schon für sich haben. Es dürfte sich auch empfehlen, für *diese* Arbeit in erster Linie auf dem Wege der schriftlichen Rundfrage und dann, soweit noch nötig, durch Einberufung einer nicht allzu grossen Expertenkommission die Ansichten und die Mitarbeit der Interessentenkreise zu erhalten. So dürfte es möglich sein, das Parlament möglichst bald an die Beratung des Gesetzes herantreten zu lassen und ihm die rasche Erledigung zu erleichtern. In diesem Falle würde es auch nicht als ausgeschlossen erscheinen, dass schon während der parlamentarischen Beratung die für die Praxis ebenso wichtige Vollziehungsverordnung in Angriff genommen würde. Hiezu ist unseres Erachtens die direkte Beiziehung der sachverständigen und interessierten Kreise, ihre Aussprache in mündlicher Sitzung, die Ergänzung von Fall zu Fall wichtiger und nötiger als beim Gesetze, wo die Ausarbeitung schriftlicher Gutachten und Vernehmlassungen durch ganze Verbände und ihre Vertretung durch relativ wenige Kommissionsmitglieder eher für eine nützliche und ergiebige Arbeit garantieren. Auf diese Weise würde es ermöglicht, dass die Verordnung dem Gesetze in nicht allzu grossem Abstände folgen könnte; erst damit wäre die heutige verkehrshemmende Zersplitterung beseitigt.

Von diesen Gesichtspunkten aus und im Bemühen, so dem Drängen der verschiedensten Kreise am Besten gerecht zu werden, wenden wir uns heute an eine grosse Reihe von Interessenten-Verbänden und -Kreisen mit dem Ersuchen, uns auf bestimmte Fragen, welche unseres Erachtens im *Gesetze* gelöst werden müssen, ihre Ansicht kundzugeben. Wir haben uns dabei — einzig und allein aus praktischen Vereinfachungsgründen — an den Entwurf von 1926 in seinem ganzen Aufbau und der Reihenfolge der Artikel angelehnt, was aber keineswegs die Bedeutung hat, dass wir uns dadurch auf diese frühere Systematik und den Inhalt festlegen wollen. Es ist ganz selbstverständlich, dass auch neue Gesichtspunkte, die vielleicht im alten Entwurfe gar nicht berücksichtigt oder nur rudimentär angedeutet waren, in den Antworten aufgegriffen und an geeigneter Stelle zur Berücksichtigung vorgeschlagen werden können. Wir wollen auch nicht verhindern, dass die eine oder andere Interessentengruppe heute schon Vorschläge, die sie nicht sowohl für das Gesetz als für die spätere Verordnung machen will, beifüge, um nicht zur wiederholten Vernehmlassung gezwungen zu sein; nur wäre es uns dann angenehm, wenn diese Vorschläge auch äusserlich von denjenigen für das Gesetz geschieden würden. Selbstverständlich sind wir dankbar dafür, wenn die Vorschläge bereits in der Form von Gesetzesbestimmungen redigiert sind; doch bitten wir, nicht etwa auf die redaktionelle Bereinigung ein Hauptgewicht zu legen oder gar uns bloss redaktionelle Abänderungsvorschläge zu den alten Artikeln zu senden. Erfahrungsgemäss setzt in den parlamentarischen Kommissionen gerade die redaktionelle Tätigkeit sehr lebhaft ein, sodass hier vielleicht nur unnütze Doppelarbeit geleistet würde, um derentwillen die viel wichtigere sachliche Arbeit verkürzt würde.

Fragebogen

zu den

einzelnen Artikeln des Gesetzesentwurfes

vom 10. Februar 1926

Art. 1.

Al. 1. Ist Al. 1 nach Massgabe der parlamentarischen Motionen zu erweitern, etwa so:

«Das vorliegende Gesetz stellt Bestimmungen auf über die Benützung von Automobilen (Motorwagen und Motorrädern) sowie über den Verkehr auf den dem Automobil geöffneten Strassen im Allgemeinen»?

Al. 2. Bestehen Bedenken gegen die Umschreibung der Motorlastwagen?

Al. 3. Bestehen Bedenken gegen die Einbeziehung der Fahrräder mit Hilfsmotoren unter die Motorräder? — Die Lösung ist in verschiedenen Kantonen aufgenommen worden; die praktische Bedeutung soll im Abnehmen begriffen sein.

Art. 2.

Al. 2. Soll, wie nach Al. 1 der Bundesrat seine Kompetenz erst nach Anhörung der Kantonsregierungen soll ausüben dürfen, in Al. 2 auch die vorausgehende Anhörung der Bundesinstanz vorgesehen werden wenigstens für zeitliche kantonale Beschränkungen? Die im seinerzeitigen bundesrätlichen Entwürfe vorgesehene *Genehmigung* des Bundesrates für Beschränkungen, die sich auf den Sonntag und die Zeit von Alpauftrieb und -endladung bezogen, wurde vom Parlament abgelehnt. Der Zwang zur vorherigen Rücksprache wäre aber wohl auch für die Kantone selbst von Nutzen, indem zum Mindesten die grössten Unzuträglichkeiten und *unnötigen* Ungleichheiten vermieden werden könnten.

Art. 3. Soll eine besondere Kategorie von *provisorischen* Fahrbewilligungen (Lernfahrbewilligungen) geschaffen und als solche erwähnt, oder soll dies der Verordnung oder gar der Praxis vorbehalten bleiben? Wäre sie eventuell eher in Art. 7 zu erwähnen?

Art. 5. Ist eine Bestimmung nötig, wonach mehrere Kantone gemeinsame Experten bestellen können? — Wir hielten dies schon bei der frühern Fassung für unnötig, weil selbstverständlich.

Soll die *Art* des Nachweises der bestehenden Versicherung (Vorweisen der Police oder Bescheinigung der Gesellschaft über Bestehen der Versicherung? Unterschriftsberechtigung, Prüfungspflicht?) hier oder besser in der Verordnung geregelt werden? Erwähnung in Art. 63?

Art. 7.

Al. 1. Soll hier über den allgemeinen Grundsatz für die Prüfungsvoraussetzungen hinausgegangen werden? — Wir glauben nicht. Das von uns in Anpassung an bereits bestehende kantonale Prüfungsvorschriften aufgestellte und den Kantonen bekanntgegebene Schema ist von 12 Kantonen ausdrücklich akzeptiert, vielleicht auch von andern stillschweigend übernommen worden, da und dort mit geringen Abweichungen. Der Stoff dürfte sich also für die Verordnung eignen.

Al. 2. Soll den Kantonen anheim gestellt werden, schärfere Bestimmungen aufzustellen? Es gibt heute solche.

Al. 3. Hat die Praxis noch andere zwingende Ausschlussgründe zu Tage gefördert, deren ausdrückliche Nennung wünschenswert wäre? Wir haben wegen der mannigfachen Möglichkeiten (Beispiel: Kokainismus, Strolchenfahrt ohne Fahrausweis) den freilich etwas vagen Schlusssatz aufgenommen, der aber wegen der verlangten amtlichen Notorietät die Gefahr der Willkür ausschliessen dürfte.

Art. 9. Sollen obligatorische periodische Kontrollen der Fahrzeuge vorgeschrieben oder soll den Kantonen die Anordnung solcher freigestellt werden? — Die periodische Kontrolle der grossen Personentransportfahrzeuge (Omnibusse usw.) wird unter allen Umständen in gewissem Rahmen notwendig sein (Bremsen).

Art. 10.

Al. 3. Die Möglichkeit des Entzugs des Fahrausweises durch die Administrativbehörde bei wiederholter *leichter* Uebertretung ist in der Abstimmungskampagne beanstandet worden, obwohl schon das Konkordat diese Sanktion seit vielen Jahren kennt und zwar nicht bloss als fakultative, sondern als zwingende. Gab die Praxis Anlass zu Befürchtungen wegen Missbrauch dieser Kompetenz? — Mehrere Kantone haben den Konkordatszwang in ihrem Ausführungsdekret in ein Fakultativum umgewandelt.

Art. 11. Hier kehrt die Frage nach einer Lernfahrbewilligung wieder.

Sollen hier oder in die Verordnung Vorschriften für die Fahrlehrer aufgenommen werden, z. B. in Anlehnung an das neue italienische Gesetz, Art. 106? — Sollen Bestimmungen vorgesehen werden in Art. 63?

Art. 13. Die Fassung des Artikels würde gestatten, dass neben dem internationalen Ausweis auch für die Angehörigen von Konventionsstaaten deren *nationaler* Ausweis vom Bundesrat als genügend erklärt werden kann, so z. B. für Nachbarstaaten, deren Ausweise ja in einer unserer Landessprachen ausgestellt sind.

Art. 15.

Al. 2. Einige Kantone haben diese Bestimmung in ihre Verkehrsordnung aufgenommen. — Sie dient dem Schutze der Insassen des Autos und des Publikums, richtet sich also auch an den sogenannten Herrenfahrer. Sie erfüllt ferner die Funktion eines Schutzes des unselbständigen Fahrers, des Chauffeurs, gegen Ueberanstrengung durch den ihm erteilten Auftrag. Die direkte Sanktion bei Nichtbeachtung, die in einer Büssung nach Art. 54 besteht, spielt vielleicht die weniger wichtige Rolle als die indirekte Funktion, welche in der Konstatierung eines Verschuldens, sei es des Fahrers selbst, sei es seines Auftraggebers, des Halters, im Haftpflicht- und Strafprozess besteht. Soll oder kann die Vorschrift noch mehr präzisiert, die Sanktion noch verschärft werden?

Art. 16. Je nach der zu wählenden Systematik muss hier oder in einem andern Artikel auch die grundsätzliche Beleuchtungspflicht für die andern Fuhrwerke auf dem Automobil geöffneten Strassen ausgesprochen werden. (Handwagen?)

Die Details werden absichtlich der Verordnung überlassen. Ueber das Abblenden herrscht heute noch keine Einigkeit; sie wird vielleicht erst eintreten, wenn ein absolut taugliches Abblendsystem gefunden ist. — Die Verweisung in die leicht revidierbare Verordnung empfiehlt sich namentlich auch mit Rücksicht auf die internationale Ordnung, die von Jahr zu Jahr wichtiger wird.

Art. 17. Der Artikel ist vielleicht doch etwas zu knapp geraten. Er soll zwei Grundsätze aufstellen: Einmal muss eine Schallvorrichtung vorhanden sein, damit ein Warnsignal überhaupt möglich ist. Sodann muss die Warnpflicht auferlegt werden, wo die Sicherheit des Verkehrs es verlangt. Der Art. 17 stellt hierfür keine Wegleitung auf, sondern nennt nur das Beispiel der beschränkten Sicht. Ist das Warnsignal nicht auch dann nötig, wenn zwar der Fahrer die Gefahr sieht, der Gefährdete aber nicht? — Sollen überhaupt Beispiele genannt, Detailregeln in der Verordnung aufgestellt werden, oder ist nur die allgemeine Wegleitung zu erlassen, deren richtige oder unrichtige Beachtung dann eben durch den Richter im Einzelfalle zu beurteilen ist? Die Umstände: Distanz, Ausweichmöglichkeit für alle Beteiligten, Hörbarkeit, physische Konstitution usw. spielen hier eine grosse Rolle.

Art. 18. Soll der offene Auspuff verboten oder durch konstruktive Vorschriften verunmöglicht werden? Genügt die obligatorische Vorschrift einer Schalldämpfervorrichtung? Muss sie nicht ergänzt werden durch Betriebsvorschriften?

Oder soll es im Gesetze beim blossen Al. 1 verbleiben und Weiteres in die Verordnung verwiesen werden?

Art. 19. Wie weit erlaubt uns der jetzige Zustand der Technik in den *gesetzlichen* Bereifungsvorschriften zu gehen? — Es ist zu beachten, dass die internationale Konvention noch jede Gummibereifung zulässt. Einzelne Kantone sind bereits weiter gegangen, zum Teil mit Uebergangsbefristungen. Ausgeschlossen werden kann wohl die Eisenbereifung (Spezialbehandlung für Traktoren in Art. 63 bleibt vorbehalten). Ob die Vollgummibereifung direkt ausgeschlossen oder durch differenzielle Behandlung in den Geschwindigkeits- oder Belastungsvorschriften, oder der Steuerbelastung und dergleichen indirekt verdrängt werden soll, ist zu überlegen. Ist die Zwischenstufe zwischen Vollgummi und Pneu heute in ihrer technischen Bedeutung völlig abgeklärt?

Art. 20. Soll eine absolute Vorschrift über das Maximalgewicht aufgestellt werden? Oder kann bei Pneu- oder elastischer Bereifung eine höhere Grenze zugelassen werden? Wie ist es mit den dreiachsigen Motorlastwagen? Wie mit dem Lastenzug? Sind temporäre Herabsetzungen des Maximalgewichts zuzulassen bei aufgeweichten Strassen, wenigstens im Grundsatz, mit Verweisung der Details (Publikationspflicht) in die Verordnung?

Art. 21.

Al. 1. Der hier aufgestellte, dem französischen Code de la route entnommene Grundsatz wurde in der Abstimmungskampagne von automobilistischer Seite vielfach als vollständig genügender Ersatz für alle Geschwindigkeitsbestimmungen betrachtet. Seither ist er auch von automobilistischer Seite als nichtssagend angefochten worden, weil er den Fahrer dem Urteil des Richters ausliefere. Ist er mit der praktischen Erfahrung vereinbar?

Al. 2. Der Geschwindigkeitsanzeiger ist in der Abstimmungskampagne oft mit dem *registrierenden* Geschwindigkeitsmesser verwechselt worden, von dem erst Art. 63 hypothetisch spricht. Wenn wir recht berichtet sind, hat sich seither der Geschwindigkeitsanzeiger so eingebürgert, dass er kaum mehr bestritten werden dürfte. Können uns die Automobilhandels- und -baufirmen Auskunft hierüber geben?

Art. 22—24. Alle diese Bestimmungen über normale und reduzierte Höchstgeschwindigkeit sind in erster Linie abhängig vom Entscheid über die Hauptfrage: Wollen wir bestimmte Kilometerzahlen als obere Grenze der Geschwindigkeit aufstellen und Abstufungen vornehmen, die wir nach den verschiedenen Gefahrsituationen, welche sich darbieten können, zu gruppieren suchen, wie im frühern Entwurf, oder wollen wir es beim Grundsatz des

Art. 21, Al. 1, bewenden lassen und etwa, wie seinerzeit im bundesrätlichen Gesetzesentwurf, Art. 23, Al. 2, beifügen:

« Er hat den Lauf zu verlangsamen oder nötigenfalls anzuhalten, wenn das Fahrzeug Anlass zu einem Verkehrshemmnis oder Unfall bieten könnte » ?

Ist nicht für *unser* Land und *unsere* Strassenverhältnisse — unter Ausschluss kommender reiner Automobilstrassen — noch eine, dann freilich recht hoch anzusetzende absolute Höchstgeschwindigkeit notwendig oder erwünscht, schon mit Rücksicht auf die Fremden, die aus andern Ländern mit andern Verhältnissen unangemessene Begriffe mitbringen? — Wir verkennen nicht, dass eine zu niedrig gegriffene Höchstgeschwindigkeit die wirtschaftliche Ausnutzung des Automobils beeinträchtigt, oft ohne jede Not. Wir übersehen ferner nicht, dass gerade auch in Ortschaften, in städtischen Verhältnissen, Verkehrsstockungen oft nur durch rasches Automobiltempo vermieden werden können. Umgekehrt wird das wirtschaftliche Bedürfnis nicht selten zum blossen Vorwand und ist die Ueberschreitung gewisser Geschwindigkeitsgrenzen meist auf einen Geschwindigkeitskoller zurückzuführen, dessen sich, wenn man aufrichtig sein will, fast jeder Benützer eines Autos schon schuldig gemacht hat, der aber zur Rücksichtslosigkeit gegen die Mitmenschen und gegen diejenigen, welche die Strassen zu bauen, zu unterhalten und zu bezahlen haben, ausarten kann. Der Zusammenhang von Lärm und Geschwindigkeit soll ebenfalls nicht ausser Acht gelassen werden. Endlich ist nicht zu übersehen, dass bei dem System des reinen Art. 21, Al. 1, eben nur dann eine Sanktion eintritt, wenn sich ein Unfall *ereignet* hat; das Verantwortlichkeitsgefühl dürfte dadurch nicht gehoben werden. — Wir bitten, bei der Beantwortung der Grundsatzfrage die verschiedenen Gesichtspunkte an Hand der gemachten Erfahrungen gegeneinander abzuwägen und uns auch allfällige Erfahrungen aus andern Ländern mitzuteilen. England hat sehr lange zwischen beiden Systemen geschwankt und das System der rein individuellen Verantwortlichkeit nur in Verbindung mit recht scharfen Minimalstrafen beim Unfallereignis (50 £) in Erwägung gezogen.

Bei Aufstellung von Höchstgeschwindigkeiten müsste dann auch auf die einzelnen Artikel 22, 23 und 24 eingetreten werden.

Art. 25. Hier oder bei den Artikeln 29 und 30 wird sich die Frage stellen, wie die Ausweich-, Kreuzungs- und Vorfahrregeln gegenüber Fussgängern, Fahrrädern, bespannten Fuhrwerken, Handwagen aufgestellt werden sollen auf den dem Automobil geöffneten Strassen. Die Rücksicht auf internationale Konventionen könnte vielleicht auch hier nahe legen, alle diese Bestimmungen in die Verordnung zu verweisen. Bei der grossen Bedeutung für alle hievon ergriffenen Strassenbenützer erscheint es aber doch wohl geboten, Hauptgrundsätze festzulegen. Ist auch das Verhältnis zwischen Fussgänger und Radfahrer zu ordnen oder ist es vielleicht praktischer, hier den gesunden Menschenverstand walten zu lassen?

Al. 5. Können wir bei unseren schweizerischen Verhältnissen von einem Vorrecht der Hauptstrasse sprechen oder ist das Vorrecht des von rechts einbiegenden Fahrzeuges als sicherere Lösung vorzuziehen, die dann freilich eine Hemmung des Benützers der Hauptstrasse bedeutet? Oder ist die Lösung des alten Entwurfs, die nicht Fisch und nicht Vogel ist, für unsere Verhältnisse doch die praktisch richtige?

Von den postulierten Radfahrerwegen ist wohl weniger hier als bei Art. 66 zu sprechen. Der Bund wird höchstens als Subvenient Bestimmungen für den Strassenbau, eben als Voraussetzung für seine Subvention, aufstellen können. Fällt die Anlage von solchen speziellen Radfahrerwegen neben den

dem Automobilverkehr dienenden Strassen nicht unter die jetzt schon aus dem Benzinzollviertel zu subventionierenden Anpassungsarbeiten?

Art. 26. Es können zweifellos Ausnahmeverhältnisse vorliegen, wo die Beobachtung der normalen Verkehrsvorschriften nicht genügt und die Margen zu enge oder zu weit gesteckt sind. Da muss im Interesse nicht nur der Strassenunterhaltung und der in diesen angelegten Finanzmittel, sondern auch der Sicherheit aller Strassenbenützer die Möglichkeit geschaffen werden, auch Ausnahmenvorschriften aufzustellen. Da die Kantone die Strassen bauen und unterhalten, ist es gegeben, ihnen solche Ausnahmekompetenzen einzuräumen. Auf der andern Seite muss dafür gesorgt sein, dass diese wirklich nur für Ausnahmefälle angewendet und nicht etwa zur willkürlichen Abänderung gemeineidgenössischer Vorschriften missbraucht werden. Ist die Formulierung des Art. 26 richtig? Ist dieser einerseits genügend, anderseits nicht zu vage? — Wie sind die bisherigen Erfahrungen mit kantonalen und lokalen Verkehrseinschränkungen? Unserseits haben wir bisher eine sachgemässe Anwendung konstatiert.

Sollen auch besondere eidgenössische oder kantonale Verkehrsvorschriften vorgesehen werden für Strassen, welche dem Automobil allein reserviert sind — *eigentliche* Automobilstrassen — und für Strassen, welche für Versuchsfahrten, Ausprobieren usw. bestimmten Fabriken, Garagen usw. zugewiesen werden.

Soll hier oder vielleicht in einem Art. 26 bis auch von den Signalen und ihrer Beachtung gesprochen werden, sei es von bleibenden, sei es von vorübergehenden (Verkehrsumleitung), sei es von Aufschrifttafeln, Blinklichtern, Farben- und Bildzeichen, sei es von Zeichen der Fahrer oder ihrer Begleiter und des Verkehrspolizisten?

Sollen derartige Vorschriften, gerade auch mit Rücksicht auf internationale Bindungen, besser in die Verordnung verwiesen, vielleicht in Art. 63 grundsätzlich erwähnt werden?

Art. 27. Stellen nach bisheriger Erfahrung die Bestimmungen des Art. 27, die wohl in den meisten Kantonen gehandhabt werden, das richtige Verhältnis zwischen den Interessen der Strassenbenützer und Strassenbauer einerseits, der Automobilbauer und -händler und Sportsleute anderseits dar?

Art. 28. Genügt erfahrungsgemäss die vereinfachte *alternative* Anzeigepflicht des Al. 3 bei blossem Sachschaden? Ist für Ausländer eine Depotpflicht vorzusehen oder darf dies der Praxis überlassen bleiben? — Wegleitend wird der Entscheid über die Versicherungspflicht der Ausländer sein (vide Art. 45).

Art. 29. Sind hier Ausweich- und Vorfahrregeln auch für bespannte Fuhrwerke unter sich — auf Automobilstrassen — aufzustellen, oder kann das ohne weiteres der kantonalen Strassengesetzgebung und der Praxis überlassen werden? Wie weit ist die Beleuchtungspflicht auszudehnen?

Art. 30. Hier muss die von den parlamentarischen Motionen verlangte Regelung auch des Fussgängerverkehrs auf Automobilstrassen eingeschoben werden. Wir wissen auch heute kaum eine knappere grundsätzliche Formel vorzuschlagen, als sie seinerzeit im Entwurf des Bundesrates (Art. 36, Al. 2) vorgeschlagen war:

« Der Fussgänger hat die Fahrbahn der Strasse soweit tunlich für Fahrzeuge freizulassen. »

Die Einsicht, dass der Fussgänger der Regel nach jedenfalls nicht in die Strassenmitte, überhaupt nicht auf die eigentliche Fahrbahn gehört, jedenfalls da nicht, wo ihm eigene Seitenwege eingeräumt sind, hat sich doch allmählich Bahn gebrochen. Anderseits ist klar, dass er irgendwo muss die

Strasse kreuzen können. Lange, fuhrwerkfreie Strassenstrecken wird er auch ohne Polizeivorschrift ausnützen wollen, wie der Automobilist in puncto Geschwindigkeit. Ob dieser Gedanke dem im konkreten Fall entscheidenden Richter mit dem Worte «tunlich» richtig an die Hand gegeben wird, mag, so gut wie der Ausdruck «Fahrbahn», später redaktionell geprüft werden. Wir haben stets auch an die Uebersetzbarkeit der Ausdrücke in die andern Landessprachen zu denken. — Natürlich sind auch hier Details in die Verordnung zu verweisen. Das Strassenkreuzen in der grossen Stadt, im Fabrikort bei Arbeitsbeginn und Arbeitsschluss usw. ist etwas anderes als auf der entlegenen Nebenstrasse. Italien schickt die Fussgänger auf die linke Strassenseite.

Art. 31/32. Art. 31 stellt die grundsätzliche Ursachhaftung an Stelle der bisherigen Verschuldenshaftung des Obligationenrechtes auf. Art. 32 nennt die Ausnahmen von diesem Grundsatz. Die Frage des Systems ist aus rechtlichen, ethischen und wirtschaftlichen Komponenten zusammengesetzt und in der letzten Abstimmungskampagne ausgiebig erörtert worden. Vielleicht hat die seitherige Entwicklung der Haftpflichtversicherungsprämie sowie verschiedene Abmachungen zwischen Automobilverbänden und Versicherungsgesellschaften dafür gearbeitet, dass die Prämie bei der kommenden Gesetzgebung nicht mehr die übertriebene Rolle spielt wie letztes Mal. Es dürfte wünschenswert sein, dass die Versicherungsgesellschaften möglichst genaue Auskunft geben über die Prämiengestaltung je nach der Wahl des neuen Systems; dabei wäre wohl auszugehen von den bestehenden Verträgen mit den grossen Automobilistenvereinigungen.

Wie stellt sich die Prämie, wenn die Kausalhaftpflicht des Halters ausgedehnt würde auch auf das Verschulden eines Dritten, sei es auf jedes Verschulden, sei es auf das leichte Verschulden, selbstverständlich unter Ausschluss eines Verschuldens des Halters oder der Personen, für die er verantwortlich ist, und unter Vorbehalt eines Rückgriffs auf diesen schuldhaften Dritten? — Wir stellen die Frage, weil bei der letzten Kampagne, während von automobilistischer Seite die alte Verschuldenshaftpflicht oder eine Art Tierhalterhaftpflicht postuliert wurde, gegnerischerseits die Bemängelung kam, die Ursachenhaftung des Entwurfs gehe nicht weit genug, weil der vom Auto Verletzte häufig nur an einen nichtversicherten, oft insolventen Dritten verwiesen werde, statt dass man auch hier die Assekuranz des stets versicherten Halters ihre wirtschaftlich segensreiche Rolle spielen lasse und ihr das Risiko des Rückgriffs auf den Dritten überbinde.

Einigkeit herrschte darüber, dass ein grobes (alleiniges) Selbstverschulden des Geschädigten die Kausalhaftpflicht des Halters ohne Weiteres ausschalte. Die gleiche Konsequenz verlangten automobilistische Vertreter auch bei leichtem Verschulden des Geschädigten, während der Entwurf in diesem Falle nur die Kausalhaftpflicht des Halters quantitativ minderte.

Art. 39. Hier stellt sich die Frage, ob der Artikel nicht mit seinem Unfallsforum den Art. 59 B. V. verletze. Der Bundesrat hatte dieses Forum nur für den nicht in der Schweiz wohnenden Haftpflichtigen vorgesehen.

Art. 41.

Al. 1. Ist die Vorschrift, dass der Automobilhalter für die gesamte Haftpflicht versichert sein muss, also auch für absichtlich von ihm herbeigeführten Schaden, vereinbar mit Art. 14 des Versicherungsvertragsgesetzes? (Zu berücksichtigen Art. 98 I. c.) Welche Rolle spielen praktisch und statistisch die Fälle absichtlicher Herbeiführung eines Automobilunfalls? — Welches sind die praktischen Erfahrungen mit dem Selbstbehalt?

Al. 3. Wir haben diese elastische Formel gewählt, um einerseits dem sorgfältigen Fahrer nicht eine Versicherungspflicht aufzuzwingen, für die

sich ein staatliches Interesse kaum mehr begründen lässt, anderseits um der Versicherungsgesellschaft die Ablehnung dieser Verwandtenversicherung wenigstens individuell zu ermöglichen mit Rücksicht auf die prozessualischen Beweisschwierigkeiten, die ihr aus der etwas widernatürlichen Stellung des Halters bei solchem Verwandtenunfall erwachsen können. Ist die Lösung richtig?

Al. 4. Wie steht es heute mit der Selbstversicherung der Automobile des Bundes und der Kantone? Ist die Selbstversicherung der Gemeindeautomobile auch zuzulassen?

Der Gedanke des direkten Klagerechts des Verunfallten gegen die Versicherungsgesellschaft taucht immer wieder von Zeit zu Zeit auf. Er wurde von den Versicherungsgesellschaften seinerzeit bekämpft. Haben sich die Ansichten seither geändert? Sind neue Argumente pro und contra zu melden?

Art. 43. Sollen die Maxima der Versicherungssummen im Gesetz festgelegt werden oder in der Verordnung? Erscheinen die angeführten Zahlen heute angemessen? — Wir verweisen darauf, dass sie zurzeit von 11 Kantonen tels quels übernommen worden sind, die Summen des Unfallereignisses von 12 Kantonen. Kein Kanton geht darüber hinaus. Für die Personentransportwagen gilt das ergänzte Konkordat als Minimalbestimmung für die Konkordatskantone. Die Post geht für die von ihr ermächtigten Unternehmungen noch über die Fr. 300 000 hinaus. Die Sachschadenhaftung haben 14 Kantone übernommen, mit etwelcher Differenzierung bei den Motorrädern.

Art. 44.

Al. 2. Kann wohl als überflüssig weggelassen werden.

Art. 45. Diese Bestimmung ist in der Abstimmungskampagne nicht selten angefochten worden, aber nicht sowohl wegen des als berechtigt anerkannten Grundsatzes, sondern mehr unter Hinweis auf die behaupteten Scherereien, die daraus dem Fremden erwachsen und ihn der Schweiz fernhalten würden. Diese Einwendung kann durch ein einfaches Grenzverfahren, das mit der Zollbehandlung verbunden wird, leicht ausgeschaltet werden. Sie wird übrigens kaum mehr die gleiche Rolle spielen, da inzwischen der Gedanke der obligatorischen Autohaftpflichtversicherung auch in den andern Ländern zu marschieren begonnen hat.

Art. 48. Die Frage der nummerierten Kontrollschildes hat eine grosse, vielleicht ausschlaggebende Rolle bei der letzten Abstimmung gespielt. Sollen Ausweis und Kontrollschild fallen gelassen, soll der letztere durch eine Banderolle ersetzt werden?

Hat das eidgenössische Kontrollschild seine Berechtigung auch nach Fallenlassen des kantonalen Kontrollschildes?

Art. 49. Der Artikel teilt wohl grundsätzlich das Los des vorangehenden.

Art. 50. Eine grundsätzliche Vorschrift gehört wohl auch ins Gesetz, sobald dieses überhaupt die Fahrräder ergreift. Ob auch die 50 Meter Alarmdistanz? — Ist ein Schlusslicht zu verlangen? Genügt das Katzenauge? Was gehört in die Verordnung?

Art. 51. Kann jemand eine bessere Formulierung des Grundsatzes zur Verfügung stellen? Kann und soll das Wort «sofort» vom Richter wörtlich ausgelegt werden?

Art. 52. Ist hier eine Spezialbestimmung für die Radfahrer, bzw. der Hinweis auf die Bestimmungen für die Autofahrer, notwendig und richtig?

Art. 53. 11 Kantone haben diese Versicherung eingeführt. 2 Kantone prüfen die Frage, ein dritter will sie in Erwägung ziehen. Andere Kantone lehnen sie ab. Die bundesrechtliche Ermächtigung, auch unter dem eidgenössischen Regime den Versicherungszwang kantonal beizubehalten oder einzuführen, scheint deshalb die richtige Lösung zu sein, wenn man nicht den ganzen Schritt zum Obligatorium machen will als Konsequenz der Freizügigkeit, welche durch Art. 48 gewährt wird.

Art. 54. Die Bestimmungen von Al. 1 und 2 sind seinerzeit im Abstimmungskampf gern als hart, sogar als drakonisch verschrien worden. Es ist vielleicht am Platze, einige bestehende kantonale Vorschriften dem Maximum von Fr. 200, der qualifizierten Ahndung von 10 Tagen Gefängnis oder Fr. 500 Busse des Entwurfs gegenüberzustellen. Zürich kennt ein Maximum von Fr. 1000, bei Rückfall Fr. 2000; Bern von Fr. 500, bei geringfügigen Fällen von Fr. 50; Luzern von Fr. 500; St. Gallen von Fr. 500, beim dritten Rückfall von Fr. 2000; Waadt von Fr. 1000. Milder ist Basel-Stadt mit Fr. 30, in schweren Fällen Fr. 50 oder Haft bis zu einer Woche.

Wie sind diese meist viel höhern Strafraumen in der Praxis angewendet worden? — Die Antwort dürfte einen Fingerzeig geben, da die Gerichtsinstanzen ja unter dem Bundesgesetze die gleichen bleiben werden.

Al. 3. Wir werden uns bei Art. 60 zu fragen haben, ob die Differenzierung der Strafbestimmungen zu Gunsten der Radfahrer noch ihre Berechtigung behält, wenn das Kontrollschild und damit auch das besonders leichte Delikt des Art. 60, Al. 1, wegfällt.

Art. 55. Es scheint nicht ganz überflüssig zu sein, ausdrücklich zu bemerken, dass unter die Strafsanktion dieses Artikels derjenige nicht fallen kann, der überhaupt nicht bemerkt hat, dass sein Auto einen Unfall verursacht hat — es sei denn, dass er bei einiger Aufmerksamkeit dies hätte bemerken *müssen*. In letzterem Falle kann Fahrlässigkeit angenommen und mit Busse bestraft werden. Gefängnis wird dann höchstens bei Rückfall in Frage kommen — dann aber wohl auch mit Recht.

Art. 56. Zu überprüfen sind auch hier die zum Teil als zu hoch beanstandeten Strafsanktionen, speziell von Al. 4.

Art. 57. Der Artikel entspricht einem immer wieder geäusserten Bedürfnis nach einer speziellen Strafnorm gegen die Strolchenfahrt, da die Konstruktion des Benzin- und Oeldiebstahls und der Schädigung durch Benützung doch nicht genügt. Er wird umso unentbehrlicher sein, als auch der eidgenössische Strafgesetzentwurf mit seinem Artikel 124 nicht eine einwandfreie Waffe bietet.

Art. 60. Verweisung auf Art. 54, Al. 3.

Art. 61. Es ist vielleicht noch zu überprüfen, ob die fahrlässige Begehung eines *jeden* in den vorausgehenden Artikeln umschriebenen Deliktes mit Strafe belegt werden soll.

Art. 63. Sind in den vorgesehenen Vorschriften über die Kontrollschilder die Garageschilder, Probeschilder usw. speziell zu erwähnen?

Wie steht es heute mit den registrierenden Geschwindigkeitsmessern?

Soll die Verordnung für die Bergpoststrassen inhaltlich in die Automobilgesetzgebung herübergenommen werden?

Geben uns die kantonalen Vorschriften Anhaltspunkte für die Ordnung der Arbeits- und Ruhezeit der gewerbmässigen Automobilführer? (Bern, Luzern, Uri, Schwyz, Basel-Stadt, St. Gallen.) Können wir aus den Normen

der Motorlastwagenbesitzer etwas entnehmen? — Ist die Ordnung der Materie in der Automobilgesetzgebung (Gesetz oder Verordnung) vorzunehmen, wie wir es vorsehen, oder einem allgemeinen Ruhe- oder Arbeitszeitgesetz vorzubehalten?

Bezüglich Radfahrerwege siehe unsere Bemerkung zu Art. 25.

Art. 64.

Al. 2 wird nötig sein. Ob auch Al. 1? Es dürfte grössere Rechtssicherheit schaffen.

Art. 65.

Al. 2. Das ausdrückliche Verbot der kantonalen Durchgangsgebühren als Ausführung der Verfassung steht jetzt schon im Bundesbeschluss über die Verteilung des Benzinzollviertels. Soll die Bestimmung hier wiederholt werden? Das wird von der grundsätzlichen Stellungnahme zu jenem Bundesbeschluss abhängen. Soll er vom Automobilgesetz aufgesogen werden? Ist das wünschenswert angesichts der Tatsache, dass wir nicht wissen, wie lange wir noch mit dem Benzin als Hauptbetriebsstoff zu rechnen haben? Sollen wir nicht die Subvention der kantonalen Automobilstrassen sobald als möglich auf einen neuen Verfassungsartikel stützen, der auf jetzige wie kommende Betriebsmittel zugeschnitten ist und den Subventionen die Stabilität gibt, deren die kantonalen Strassenbaubudgets bedürfen? Ist diese Lösung nicht auch geboten angesichts der dem Automobilgesetz zugeschriebenen Dringlichkeit, die eine Belastung mit den heikeln Subventionsfragen kaum verträgt?

Al. 4. Ist vielleicht hier das Fahrrad zu streichen und die Besteuerung von Bundes- und Militärfahrrädern in Al. 5 zu regeln?

Al. 6. Soll der Begriff der «Verkehrsgebühr» hier nicht präzisiert werden?

Art. 66. Siehe die Bemerkungen zu Art. 65.

Motion Bratschi. Wir möchten nicht unterlassen, in unserer Rundfrage auch der Motion Bratschi zu gedenken, welche eine Verschiebung verschiedener gesetzlicher Regelungen zu Gunsten der Bahnunternehmungen und zu Lasten der Automobile anregte, teils aus rechtlichen, teils aus wirtschaftlichen Ueberlegungen heraus. Die frühere Gesetzesvorlage, an die wir uns im Vorstehenden angelehnt haben, hatte bereits eine gewisse Berücksichtigung der Postulate Bratschi gebracht, vor allem im Uebermüdungsparagraphen 15 und den Chauffeurbestimmungen des Art. 63, in der Verschärfung der Haftpflicht mit Versicherungspflicht, in der Limitierung von Geschwindigkeit und Belastung der Automobile. — Eine gewisse faktische Bremswirkung auf die Konkurrenz gegenüber den Bahnen übt wohl auch die Steuerbelastung in den Kantonen aus, womit sich aber das kommende Gesetz nicht zu beschäftigen hat. Auch der Benzinzoll fällt hier weg. Ebenso wenig wird sich das Automobilgesetz mit einer angedeuteten Ausdehnung der Konzessionspflicht auf jeden gewerbmässigen Lastwagenverkehr befassen können, da die Ausdehnung über den Bereich des Postregals und der Bahnkonzession hinaus wohl eine Verfassungsänderung zur Voraussetzung hätte. Das Gleiche wäre zu sagen für eine Ueberbindung von bestimmten Transportverpflichtungen an die Automobile. Noch viel weniger als mit den genannten Anregungen könnten wir uns hier befassen mit einer Lockerung der Verpflichtungen der Eisenbahnen im Transportwesen. Selbstverständlich sind wir aber auch für weitere Anregungen dankbar, die im Zusammenhange mit der Diskussion um die Motion Bratschi stehen und von denen hier nicht gesprochen wurde.

Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement:
HÄBERLIN.

