

Bundesblatt

107. Jahrgang

Bern, den 7. Juli 1955

Band II

*Erscheint wöchentlich. Preis 30 Franken im Jahr, 16 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*
*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern*

6921

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Strassenverkehr

(Vom 24. Juni 1955)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen den Entwurf zu einem Bundesgesetz über den Strassenverkehr mit folgender Botschaft zu unterbreiten.

A. Allgemeines

1. Das geltende Gesetz

Das geltende Bundesgesetz vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr (MFG) hatte eine lange und bewegte Vorgeschichte. Seine Vorgänger waren die beiden Konkordate von 1904 und 1914 über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Sie enthielten Vorschriften über die Ausweise der Motorfahrzeuge und ihrer Führer, über die Ausrüstung der Motorfahrzeuge und Fahrräder sowie Verkehrsregeln. Sie waren aber namentlich darin unvollständig, dass sie nicht ins Bundeszivilrecht eingreifen und daher die Haftung der Motorfahrzeughalter nicht regeln konnten; doch schrieb das Konkordat von 1914 bereits die obligatorische Haftpflichtversicherung für Motorfahrzeuge vor. Die konkordatsmässige Vereinheitlichung des Motorfahrzeug- und Fahrradrechtes konnte nicht befriedigen, weil einige Kantone dem ersten wie dem zweiten Konkordat fernblieben und weil der Vollzug des Konkordates vielfach zu wünschen übrig liess. Vor allem war die durch die fortschreitende technische Entwicklung geforderte Weiterbildung des Konkordatsrechtes mit Schwierigkeiten verbunden.

Das Bedürfnis nach einer bundesrechtlichen Regelung des Motorfahrzeugverkehrs wurde früh erkannt. Schon 1902 beantragte Nationalrat Scherrer-Füllemann bei der Beratung des Bundesgesetzes betreffend die Haftpflicht der

Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen, die Grundsätze dieses Gesetzes seien auch auf Motorwagen anwendbar zu erklären. Statt dessen nahm man ein besonderes Motorfahrzeug-Haftpflichtgesetz in Aussicht. 1909 erklärten die eidgenössischen Räte die Motion von Nationalrat Walther erheblich, die eine Ergänzung der Bundesverfassung anregte, um die Grundlage für die bundesgesetzliche Regelung des gesamten Automobilverkehrs zu schaffen. Eine weitere Motion aus dem gleichen Jahre wünschte die beförderliche Vorlegung des Entwurfs für ein Automobil-Haftpflichtgesetz. Der Bundesrat beantragte mit Botschaft vom 22. März 1910 (BBl 1910, II, 606, vgl. auch Nachtragsbotschaft vom 3. November 1916, BBl 1916, IV, 109), zuerst die Bundesverfassung im Sinne der Motion Walther zu revidieren. Doch erst 1921 wurde Artikel 37^{bis} in die Bundesverfassung eingefügt, nachdem die in der parlamentarischen Beratung mehrmals obsiegende Meinung, eine bundesrechtliche Regelung sei nur für die Haftpflicht nötig, schliesslich überwunden, die Furcht vor allzu starker Beschränkung der kantonalen Strassenhoheit durch einen entsprechenden Vorbehalt im Text des neuen Artikels beseitigt und auch das Bedenken wegen Eingriffen in die kantonale Steuer- und Polizeihohheit zerstreut war.

Mit Botschaft vom 3. November 1922 (BBl 1922, III, 461) konnte der Bundesrat den Entwurf zu einem Automobilgesetz vorlegen; aber es dauerte noch weitere zehn Jahre, bis das Motorfahrzeuggesetz Wirklichkeit wurde. Die erste Vorlage wurde von den eidgenössischen Räten wesentlich umgestaltet; sie verrät zwar auch in der endgültigen Fassung (BBl 1926, I, 329) noch ihre Verwandtschaft mit dem Konkordat, lässt aber in manchen Punkten bereits die Grundlinien des geltenden Gesetzes erkennen. Sie wurde in der Volksabstimmung vom 15. Mai 1927 verworfen. Im gleichen Jahr wurde die sogenannte Strassenverkehrsinitiative eingereicht; sie wollte dem Bund die Gesetzgebung über den gesamten Strassenverkehr übertragen, ihm gewisse Befugnisse hinsichtlich Bau und Unterhalt der Strassen aufbürden und schnitt auch das Problem der Strassenfinanzierung an. Für das Finanzierungsproblem konnte man im Bundesbeschluss vom 21. September 1928 durch die Ausrichtung von Bundesbeiträgen an die Kantone für die Automobilstrassen (Benzinzollanteil) eine Lösung finden, die freilich nur als provisorisch gedacht war. Die Auffassung des Bundesrates, dass der Bund in die Regelung des Automobil- und Fahrradverkehrs soweit nötig auch den übrigen Verkehr einbeziehen könne, wurde von den eidgenössischen Räten geteilt. Sie ersuchten in einer Motion den Bundesrat, auf der Grundlage des Artikels 37^{bis} der Bundesverfassung einen Gesetzesentwurf vorzulegen, der die Verkehrsregelung auf alle Strassenbenützer erstreckt, in dem Umfang, als ein Zusammenhang mit der Strassenbenützung durch Automobile und Fahrräder besteht. Die Strassenverkehrsinitiative wurde ohne Vorlegung eines Gegenvorschlags zur Ablehnung empfohlen und in der Volksabstimmung vom 12. Mai 1929 verworfen.

Inzwischen war die Dringlichkeit eines Motorfahrzeuggesetzes unverkennbar geworden. Verschiedene Motionen und Postulate in den eidgenössischen Räten wünschten teilweise eine Regelung der ganzen Materie, teilweise wenigstens

ein Gesetz über die Haftpflicht. Der Entwurf zum heutigen Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr konnte dem Parlament mit Botschaft vom 12. Dezember 1930 (BBl 1930, II, 849, vgl. auch Bericht des Bundesrates vom 24. November 1931, BBl 1931, II, 669) vorgelegt und von diesem in vier Sessionen zu Ende beraten werden. Die endgültige Fassung des Gesetzes (AS 1932, 513; BS 7, 595) stellte eine glückliche Weiterbildung der im Jahre 1927 verworfenen ersten Vorlage dar. Eine gegen das Gesetz gerichtete Referendumsbewegung erreichte die nötige Anzahl Unterschriften nicht. Die Bestimmungen über die Strassensignalisation wurden auf den 1. Dezember 1932, die übrigen Bestimmungen auf den 1. Januar 1933 in Kraft gesetzt. Die Schweiz hatte damit ein Verkehrsgesetz erhalten, das den Verkehrsordnungen der umliegenden Staaten ebenbürtig und hinsichtlich der Schadendeckung den meisten von ihnen um viele Jahre voraus war.

Im Hinblick auf die weitere Entwicklung des Motorfahrzeugrechtes hatte man dem Gesetz den Charakter eines Rahmengesetzes gegeben. Es beschränkte sich, von Ausnahmen abgesehen, auf grundsätzliche Vorschriften; die Einzelheiten, namentlich die einem raschem Wandel unterworfenen technischen Fragen, die Strassensignalisation, die Präzisierung und Ergänzung der gesetzlichen Verkehrsregeln, aber auch Probleme, deren Lösung noch nicht gefunden war, wie die Deckung der von ausländischen Motorfahrzeugen verursachten Schäden, wurden dem Bundesrat überlassen.

Trotzdem blieb das Gesetz, auch abgesehen von den vorübergehenden Einflüssen des Kriegsnotrechtes, nicht unverändert. Von den kriegsbedingten Erlassen wurden zwei ins ordentliche Recht übernommen: Die Sonderregelung betreffend Ausweise stellungspflichtiger Motorfahrzeuge und ihrer Führer ist bei der Revision der Militärorganisation vom 1. April 1949 (AS 1949, 1491) in Artikel 11 des Motorfahrzeuggesetzes eingefügt worden; die Erhöhung des Gesamtgewichtes gewöhnlicher schwerer Lastwagen von 11 auf 13 t erhielt durch Bundesbeschluss vom 26. September 1952 (AS 1952, 1043) die Bestätigung des ordentlichen Gesetzgebers. Im weitem wurde für ein Teilgebiet des Motorfahrzeugverkehrs eine Sonderordnung geschaffen durch das Bundesgesetz über die Trolleybusunternehmungen vom 29. März 1950 (AS 1951, 665). Einen bedeutenden Einfluss hat schliesslich seit seinem Inkrafttreten am 1. Januar 1942 das Schweizerische Strafgesetzbuch auf das Strassenverkehrsrecht ausgeübt.

Lebhafter war der Wandel bei den Ausführungsvorschriften. Auf die hauptsächlichsten Vollzugserlasse, nämlich die Vollziehungsverordnung vom 25. November 1932 und die Verordnungen über die Strassensignalisation vom 17. Oktober 1932, über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer vom 4. Dezember 1933, über den Verkehr der Motorfahrzeuge und Anhänger der Armee vom 23. Februar 1934 und über die Feuerwehrmotorfahrzeuge vom 22. März 1935 folgten nach und nach gegen 100 das bisherige Recht ändernde oder ergänzende Bundesratsbeschlüsse. Trotzdem sind die bundesrätlichen Vollzugsvorschriften der tatsächlichen Entwicklung der Technik und des Verkehrs nicht auf dem Fuss gefolgt; man nahm nur die unerlässlichsten

Änderungen und Ergänzungen vor. Diese Praxis wurde dadurch erleichtert, dass der Bundesrat einzelne seiner Departemente, namentlich das Justiz- und Polizeidepartement, beauftragt hatte, gewisse Details durch Verfügung im Einzelfall zu erledigen. Zur Klärung mancher andern Frage genügte es, dass das Justiz- und Polizeidepartement seine Auffassung bekannt gab; diese, obwohl nicht rechtsverbindlich, wurde regelmässig von den kantonalen Verwaltungs- und Polizeibehörden und meistens auch von den Gerichten übernommen. Aus diesem Verfahren entstand schon bei der gemächlichen Entwicklung des Verkehrs vor dem zweiten Weltkrieg ein kasuistisches, nicht leicht überblickbares Recht. Beim raschen Verkehrsaufschwung nach dem Krieg war an einen harmonischen Ausbau der Vorschriften erst recht nicht mehr zu denken. Man musste sich mit der isolierten Regelung von, oft aus Zufall wichtig gewordenen, Einzelproblemen begnügen; andere vom Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit aus nicht weniger bedeutende Fragen wurden notgedrungen zurückgestellt.

2. Die Gesetzesrevision

Revisionsbestrebungen

Der Ruf nach einer Revision wurde schon erhoben, als das Gesetz noch kaum in Kraft getreten war. Er richtete sich damals gegen Bestimmungen, die eine besondere wirtschaftliche Bedeutung hatten, nämlich gegen die Einschränkungen der Verwendung von Anhängern, der Breite der Lastwagen, des Gesamtgewichtes der Anhängerzüge und der Geschwindigkeit der schweren Motorwagen. Diese in der Folge häufig wiederholten Postulate, in deren Mittelpunkt die Forderung stand, dass mit einem Lastwagenzug in der Regel 10 t Nutzlast sollten befördert werden können, gingen während des zweiten Weltkrieges und in der unmittelbaren Nachkriegszeit unter dem Druck der Verhältnisse zur Hauptsache in Erfüllung. Die damaligen ausserordentlichen Transportbedürfnisse erforderten eine bessere Ausnützung der vorhandenen Strassenfahrzeuge; die Erhöhung der Gesamtgewichte erfuhr um so weniger Widerstand, als noch die Autotransportordnung die wirtschaftliche Seite des Transportwesens regelte.

Während diese wirtschaftlich motivierten Revisionsbestrebungen sich fast nur auf Ausführungserlasse bezogen, war gegen Ende der dreissiger Jahre bereits das Bedürfnis nach einer mehr oder weniger eingehenden Teilrevision des Gesetzes selbst spürbar geworden. Die gesetzlichen Bestimmungen über die Beleuchtung der Fahrräder und der landwirtschaftlichen Fahrzeuge erwiesen sich je länger je mehr als ungenügend. Die Unterschiede in der Regelung der von allen Kantonen eingeführten obligatorischen Haftpflichtversicherung für Radfahrer hatten den Wunsch nach einer einheitlichen schweizerischen Ordnung entstehen lassen. Bei den Strafbestimmungen des Gesetzes hatten sich einige Lücken gezeigt, und beim Erlass der einen oder andern Ausführungsvorschrift hatte sich die gesetzliche Grundlage als zu eng oder mindestens als zweifelhaft erwiesen.

Die Revisionspläne traten während des Krieges in den Hintergrund. An ihre Verwirklichung war beim Wiederaufleben des Verkehrs nach Kriegsende wegen des Nachholbedarfs an Ausführungsvorschriften zunächst nicht zu denken. Zuerst begann der schweizerische Strassenverkehrsverband als die Dachorganisation der unmittelbar am Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr interessierten Kreise mit Vorarbeiten für eine Neugestaltung des Motorfahrzeugrechtes; er beauftragte 1945 eine Fachkommission mit der Ausarbeitung von Revisionsvorschlägen zu Gesetz und Ausführungsverordnung. 1948 richtete das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement eine Umfrage an die Kantone und interessierten Verbände, um ihre Revisionswünsche kennen zu lernen; solche trafen in einer die Erwartungen weit übertreffenden Zahl ein. In der Folge beschäftigte sich der Schweizerische Juristenverein am Juristentag 1949 in Frauenfeld mit der Revision des Gesetzes, was zur Klärung der Frage nach ihrer Notwendigkeit und ihren Zielen beitrug. Im gleichen Jahr wurde in Genf das neue internationale Abkommen über den Strassenverkehr unterzeichnet, das nicht ohne Einfluss auf die Revisionsarbeiten blieb. Im Januar 1952 konnte das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement einen Vorentwurf für ein neues Strassenverkehrsgesetz, der als Diskussionsgrundlage dienen sollte, den interessierten Kreisen zur Stellungnahme vorlegen. Vom Herbst 1952 bis zum Frühling 1954 hat eine Expertenkommission, bestehend aus 51 Mitgliedern, unter der Leitung von Herrn Bundesrichter Dr. J. Strebel den Vorentwurf eingehend geprüft und überarbeitet. Die Vorlage des Bundesrates schliesst sich eng an den Entwurf dieser Expertenkommission an.

Notwendigkeit der Revision

Das Motorfahrzeuggesetz hat sich im grossen und ganzen bewährt. Dies schliesst die Notwendigkeit einer Revision nicht aus, nur bedeutet die Vorlage eines neuen Gesetzes nicht, dass die zukünftige Ordnung von Grund auf neu zu schaffen ist; dies wäre weder erwünscht noch möglich. Die Verkehrsregeln sollen nicht umgestürzt, sondern nur auf den Stand der heutigen Bedürfnisse weiterentwickelt werden. Die Mittel, die das Gesetz für die Hebung der Verkehrssicherheit und zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle zur Verfügung stellt, können nur um ein wenig vermehrt, sollen aber möglichst zweckmässig und wirkungsvoll ausgestaltet werden. Die Grundsätze über die Schadendeckung haben sich eingelebt und bewährt; es muss zur Hauptsache nur der Umfang der Deckung den heutigen Risiken angepasst und der Versuch unternommen werden, die im bisherigen Deckungssystem vorhandenen Lücken zu schliessen. Nicht eine neue Gesamtkonzeption, sondern die Zahl der sich aufdrängenden Detailänderungen und Ergänzungen lassen eine Gesamtrevision als angezeigt erscheinen.

Die Notwendigkeit einer solchen Revision wird verständlich, wenn man sich die Wandlungen vergegenwärtigt, die der Strassenverkehr seit 1933 und vornehmlich seit dem Ende des zweiten Weltkrieges durchgemacht hat. Am augenscheinlichsten ist die Zunahme der Verkehrsdichte: Der schweizerische

Motorfahrzeugbestand und die Zahl der jährlich aus dem Ausland vorübergehend in die Schweiz kommenden Motorfahrzeuge haben sich gegenüber den «besten» Jahren vor dem Krieg und seit 1947 beinahe vervierfacht. Der technische Fortschritt ist unverkennbar; er äussert sich nicht nur in der Leistungssteigerung und der allgemeinen Vervollkommnung der herkömmlichen Fahrzeugarten vom Fahrrad mit Hilfsmotor bis zum schweren Gesellschaftswagen mit automatischem Getriebe, sondern auch in neuen technischen Erscheinungen vom motorisierten Handwagen über die geländegängigen Mehrzweckfahrzeuge bis zu den modernen Arbeitsmaschinen. Zudem ist die Verwendung des Motorfahrzeugs immer vielfältiger geworden. 1933 steckte z. B. die Motorisierung der Armee und der Landwirtschaft noch in den Anfängen; heute lässt sich kaum mehr eine Gelegenheit denken, bei der das Motorfahrzeug nicht Verwendung fände.

Notwendig sind z. B. die folgenden Änderungen und Neuerungen, die sich allein durch eine Gesetzesrevision vornehmen lassen: Einführung der obligatorischen Typenprüfung, verbunden mit periodischen Nachprüfungen der in Verkehr stehenden Fahrzeuge; Verbesserung der Beleuchtung der Fahrräder und der landwirtschaftlichen Fahrzeuge; Ergänzung der Strafbestimmungen und Verschärfung der Vorschriften über den Entzug der Führerausweise; Einführung von Administrativmassnahmen gegen fehlbare Radfahrer. In diesem Zusammenhang muss auch das Problem der Verantwortlichkeit des Arbeitgebers für die von berufsmässigen Motorfahrzeugführern begangenen Widerhandlungen gelöst werden. Im weitern sind die Deckungssummen der obligatorischen Haftpflichtversicherung zu erhöhen, und es sollte, was in einigen andern Staaten schon verwirklicht ist, die Schadendeckung gewährleistet werden für die glücklicherweise nicht sehr zahlreichen Unfälle, die von widerrechtlich ohne Versicherung in Verkehr gesetzten oder nach dem Unfall unbekannt bleibenden Motorfahrzeugen verursacht werden. Schliesslich ist die Radfahrerversicherung zu vereinheitlichen.

Gewisse Gesetzesänderungen setzt auch die Ratifikation des am 19. September 1949 in Genf abgeschlossenen internationalen Abkommens über den Strassenverkehr voraus, das schon für eine Reihe von europäischen Staaten in Kraft getreten ist. Die Schweiz war schon Mitglied der 1909 in Paris abgeschlossenen internationalen Übereinkunft über den Automobilverkehr und ist gegenwärtig noch beteiligt an dem ebenfalls in Paris am 24. April 1926 abgeschlossenen internationalen Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr; sie kann auch dem neuen Abkommen nicht fernbleiben. Während aber die früheren internationalen Vereinbarungen kaum in den internen Verkehr der Mitgliedstaaten eingriffen, sondern nur die Bedingungen für die Zulassung von Motorfahrzeugen und ihrer Führer zum Verkehr ausserhalb ihres Standort- bzw. Wohnsitzstaates festlegen, verpflichtet das neue Abkommen die Mitgliedstaaten, gewisse grundlegende Verkehrsregeln in ihr Landesrecht aufzunehmen. Wir werden daher einige neue Verkehrsregeln in unser Recht einfügen, vor allem die Strassenbenützer, die kein Motorfahrzeug oder Fahrrad führen, stärker als bisher den Verkehrsregeln

mit allgemeiner Bedeutung unterstellen müssen. Der bereits vollzogene oder in Aussicht genommene Beitritt zum neuen Abkommen war neben andern Motiven der Grund dafür, dass in der letzten Zeit Frankreich, die Bundesrepublik Deutschland, Belgien, die Niederlande und Luxemburg ihre Verkehrsordnungen umgestaltet haben, während solche Gesetzesänderungen in Österreich und Italien bevorstehen.

Am dringendsten ist ein gesetzgeberischer Entscheid in den Punkten, in denen sich die Praxis bereits ausserhalb des bestehenden Rechts oder in Widerspruch dazu befindet. Dies gilt namentlich hinsichtlich der Breite der Motorwagen; vor allem konnte seit 1950 wegen den in Frage stehenden schweizerischen Interessen den ausländischen Gesellschaftswagen, die die bei uns gesetzlich festgelegte Höchstbreite von 2,40 m übersteigen, die Einfahrt in unser Land nicht mehr verwehrt werden. Ähnlich verhält es sich mit der Gewichtstoleranz, die bei schweren Lastwagen zugebilligt wird. Ebenso muss ein neues Gesetz über die Weiterführung der Massnahmen entscheiden, die der Bundesrat gestützt auf Artikel 69, Absatz 5, des geltenden Gesetzes beim Auftreten neuer technischer Erscheinungen «bis zur gesetzlichen Regelung» getroffen hat; es betrifft dies die Sonderordnung für Fahrräder mit Hilfsmotor und die Breite der mit Niederdruckreifen ausgerüsteten schweren Motorwagen.

Umfang und Zeitpunkt der Revision

Bei der Vorbereitung des neuen Gesetzes wurde angeregt, für die dringenden Neuerungen eine blosse Teilrevision durchzuführen und die übrigen wünschbaren Umgestaltungen noch zurückzustellen. Eine Gesamtrevision sei zwar notwendig, aber der günstige Augenblick noch nicht gekommen, und es sollte der Aufgabe mehr Zeit gewidmet werden.

Doch eine solche Zerteilung des Stoffes lässt sich kaum durchführen. Die Typenprüfung ruft den periodischen Nachprüfungen der Fahrzeuge; die Erhöhung der Versicherungssummen wirft die Frage einer Begrenzung der Kausalhaftung auf. Der Beitritt zum neuen internationalen Abkommen erfordert nicht bloss die Änderung einiger Verkehrsregeln; vielmehr müssen namentlich die nichtmotorisierten Strassenbenützer, mehr als es bisher bei uns der Fall war, zur Beachtung einheitlicher Regeln verpflichtet werden. Die dringenden Änderungen bewirken bereits eine beträchtliche Umgestaltung des Gesetzes und legen es zur Beachtung und Wahrung der Zusammenhänge nahe, gleichzeitig auch die restlichen Gesetzesbestimmungen zu überprüfen. Im weitern ist die Gesamtrevision des hauptsächlichsten Ausführungserlasses, der Vollziehungsverordnung vom 25. November 1932 dringend, könnte aber von vorneherein nur zu einem Provisorium führen, wenn jetzt nur eine Teilrevision und erst später die Gesamtrevision des Gesetzes durchgeführt würde. Schliesslich liegt es im Interesse der Rechts- und Verkehrssicherheit, dass der Zustand einer bevorstehenden oder laufenden Gesamtrevision, der nach verschiedenen Richtungen hin Erwartungen weckt und eine gewisse Unentschlossenheit bewirken kann, nicht allzulange andauert.

B. Erläuterung der Vorlage

Die Verfassungsmässigkeit der in unserem Entwurf enthaltenen Neuerungen ist eingehend geprüft worden. Der Entwurf weicht vom bisherigen Gesetz namentlich darin ab, dass in vermehrtem Mass Verkehrs- und auch einige Zulassungsvorschriften (Art. 19 und 20) für den «übrigen», d. h. sich nicht des Motorfahrzeugs oder Fahrrades bedienenden Verkehr aufgestellt werden. Diese Ausdehnung auf die übrigen Strassenbenützer ist mit Artikel 37^{bis} der Bundesverfassung zu vereinbaren. Seit jeher ist dieser Artikel, der den Bund zu Vorschriften über Motorfahrzeuge und Fahrräder ermächtigt, so verstanden worden, dass auch der übrige Verkehr soweit vom Bund geregelt werden kann, als er mit dem Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr in Zusammenhang steht. Somit ist jede eidgenössische Vorschrift für die «übrigen» Strassenbenützer, die zur ordnungsgemässen Abwicklung des Verkehrs mit Automobilen und Fahrrädern beiträgt, verfassungsmässig.

Der Titel «Bundesgesetz über den Strassenverkehr» ist für das heute geltende Gesetz seinerzeit absichtlich vermieden worden, scheint uns für das neue Gesetz nun aber doch angezeigt zu sein, weil es, noch mehr als das bisherige, auch für die «übrigen» Strassenbenützer das Kernstück der schweizerischen Verkehrspolizeigesetzgebung darstellen wird.

Im Ingress des Entwurfes neben dem in erster Linie in Betracht kommenden Artikel 37^{bis} der Bundesverfassung wie bisher auch die Artikel 64 und 64^{bis} als Grundlage für die zivil- und strafrechtlichen Bestimmungen des Gesetzes angeführt. Es könnten für einzelne Artikel weitere Verfassungsbestimmungen angerufen werden, z. B. Artikel 20 als Grundlage für die Bestimmungen über den Militärverkehr; ausdrücklich genannt wird allein noch Artikel 34^{ter}, wonach der Bund Vorschriften über den Schutz der Arbeitnehmer erlassen kann. Die Erwähnung dieses Artikels ist angezeigt, weil bei der Regelung der Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer die Zwecke des Arbeitnehmerschutzes und der Hebung der Verkehrssicherheit sich aufs engste miteinander verbinden.

1. Titel

Allgemeine Bestimmungen

Der Geltungsbereich (Art. 1)

Das Gesetz gilt im allgemeinen nur auf den öffentlichen Strassen (Abs. 1). Unter Strassen ist aller dem Verkehr dienende Boden zu verstehen, auch ein Platz, eine Brücke, eine Unterführung usw. Für die Öffentlichkeit einer Strasse ist nicht das Eigentum, sondern der Gebrauch massgebend. Öffentlich ist eine Strasse, die von jedermann benützt werden kann. Nicht nötig ist, dass sie allen Verkehrsarten offen stehe; auch ein Fahrradweg ist öffentlich, wenn ihn jeder beliebige Radfahrer benützen darf.

Die Haftpflicht- und Versicherungsbestimmungen des Gesetzes gelten auch für Unfälle ausserhalb der öffentlichen Strassen. Wer die Herrschaft über sein Motorfahrzeug verliert, über die Strasse hinausgerät und dort jemanden zu Schaden bringt, haftet nach dem Strassenverkehrsgesetz. Nicht anders verhält es sich, wenn jemand einen Privatmann auf dessen Grund und Boden aufsucht und dort mit seinem Motorfahrzeug Schaden anrichtet.

Die Verkehrsregeln (Abs. 2) gelten für Motorfahrzeugführer und Radfahrer auf allen öffentlichen Strassen, also auch für den Motorfahrzeugführer, der eine für sein Fahrzeug verschlossene Strasse befährt, sei es aus Versehen, sei es, weil er z. B. im Dienste des Bundes dort fahren muss. Die «übrigen» Strassenbenützer werden dagegen dem Verkehrsrecht des Bundes nur unterstellt, soweit ein Zusammenhang mit dem Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr besteht, d. h. nur auf den für Motorfahrzeuge und Fahrräder offenen Strassen. Da es nur noch wenig Fahrstrassen gibt, die den Motorfahrzeugen und den Fahrrädern vollständig verschlossen sind, hat die in Artikel 1, Absatz 2, enthaltene Unterscheidung eine geringe Bedeutung. Es liesse sich daher auch die Auffassung vertreten, dass der Bundesgesetzgeber, ohne seine Zuständigkeit zu überschreiten, die «übrigen» Strassenbenützer auch auf den nicht für Motorfahrzeuge und Fahrräder offenen Strassen den Verkehrsregeln des Gesetzes unterstellen dürfe.

Verfügungen über die Strassenbenützung (Art. 2-4)

Die Kantone haben die Strassenhoheit, soweit sie nicht durch das Bundesrecht eingeschränkt ist (Art. 2, Abs. 1). So ist z. B. der Erlass von Verkehrsbeschränkungen für den «übrigen» Verkehr Sache der Kantone; auch die Strassenbenützung zu verkehrsfremden Zwecken, z. B. zum Zur-Schaustellen oder Feilbieten von Waren, untersteht dem kantonalen Recht.

Die örtliche Verkehrsregelung werden die Kantone zweckmässigerweise den Gemeinden überlassen (Art. 2, Abs. 2), was nicht ausschliesst, dass sie über deren Anordnungen die Aufsicht führen. Bisher konnten die Gemeinden keine den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr betreffenden Massnahmen anordnen, ohne im Einzelfall die kantonale Zustimmung einzuholen. Dies war unpraktisch und ist nicht immer beachtet worden. Die Zustimmung soll daher nur noch nötig sein zu dauernden Fahrbeschränkungen für Motorfahrzeuge und Fahrräder.

Die Befugnis, die Strassen mehr oder weniger vollständig für den Verkehr zu öffnen oder Verkehrsbeschränkungen und -verbote zu verfügen, steht teils dem Bund, teils den Kantonen zu. Unser Entwurf scheidet die Kompetenzen übersichtlich aus.

Nach Artikel 37^{bis}, Absatz 2, der Bundesverfassung kann der Bund Strassen, die für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendig sind, vorbehaltlos oder unter einschränkenden Bedingungen offen erklären (Art. 3, Abs. 1, lit. a). Von dieser Befugnis hat der Bundesrat bisher nie Gebrauch machen müssen; trotzdem ist sie nicht entbehrlich.

In der verfassungsmässigen Kompetenz des Bundes, Vorschriften für Motorfahrzeuge und Fahrräder aufzustellen, ist auch das Recht enthalten, für die ganze Schweiz geltende zeitliche Fahrverbote für Motorfahrzeuge zu erlassen (Art. 3, Abs. 1, lit. b). Bundesrechtlich besteht seit 1934 das Nachtfahrverbot für schwere Lastwagen. Für die Zukunft könnte z. B. ein einheitliches Sonntagsfahrverbot für schwere Lastwagen in Aussicht genommen werden. Dagegen scheint uns, der wiederholt angestrebte «autofreie» Betttag sei nicht durch gesetzlichen Zwang, sondern auf dem Boden der Freiwilligkeit zu verwirklichen.

Die Grundlage zu Verkehrsbeschränkungen auf Bergpoststrassen (Art. 3, Abs. 1, lit. c) befand sich bisher in Artikel 3 des Postverkehrsgesetzes. Für einige wenige Bergpoststrassen wird auch in Zukunft noch der Einbahnverkehr mit periodisch wechselnder Fahrtrichtung beibehalten werden müssen.

Die Bezeichnung von Autobahnen (Art. 3, Abs. 2) geschieht zweckmässigerweise durch den Bundesrat, denn es werden meistens interkantonale Strassen sein. Auf Grund des Strassenverkehrsgesetzes kann der Bundesrat naturgemäss nicht den Bau von Autobahnen beeinflussen, sondern nur den Strassen, die als Autobahnen gebaut werden, ein verkehrsrechtliches Sonderstatut verleihen (vgl. Art. 41, Abs. 3).

Das im bisherigen Gesetz nicht erwähnte Recht, aus militärischen Gründen den Verkehr zu beschränken (Art. 3, Abs. 3), steht dem Bund nicht auf Grund von Artikel 37^{bis}, sondern nach Artikel 20 der Bundesverfassung zu und gilt daher gegenüber allen Verkehrsarten. Militärische Verkehrsbeschränkungen sollen möglichst selten und nicht ohne Fühlungnahme mit den kantonalen Behörden angeordnet werden.

Dem Bund muss, wie einem privaten Strasseneigentümer, das Recht zuerkannt werden, zu bestimmen, ob und wie weit er die in seinem Eigentum befindlichen Strassen – es sind vorwiegend Zufahrten zu militärischen Objekten – dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung stellen will. Wenn er dies nicht oder nur in beschränktem Mass tun will, soll er nicht zuerst ein richterliches Verbot oder eine kantonale Verfügung erwirken müssen, sondern selber die nötigen Verfügungen treffen und die Signale aufstellen können (Art. 3, Abs. 4).

Das Recht der Kantone, den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr zu untersagen, ist in Artikel 4 des Entwurfes zur Hauptsache gleich geregelt wie in Artikel 3 des geltenden Gesetzes. Zum Erlass von Totalfahrverboten und zeitlichen Beschränkungen haben sie die weiteste Freiheit. Sie sind darin, abgesehen vom Willkürverbot nach Artikel 4 der Bundesverfassung, nur dadurch beschränkt, dass ihre Anordnungen nicht für die vom Bundesrat bezeichneten Durchgangsstrassen und nicht für den Verkehr im Dienste des Bundes gelten (Abs. 1). Die im bisherigen Gesetz vorgesehene Anhörung des Bundesrates vor dem Erlass zeitlicher Beschränkungen wird fallen gelassen; sie hat in der Praxis keine Bedeutung erlangt. Auf den mit Fahrverbot belegten Strassen können die Kantone den Zubringerdienst gestatten. Eine solche Strasse kann nicht als vollständig für Motorfahrzeuge und Fahrräder verschlossen gelten; es sind darauf die Verkehrsregeln des Bundesrechts zu beachten.

Andere Beschränkungen des Motorfahrzeug- und Fahrradverkehrs, namentlich Fahrverbote für einzelne Kategorien von Motorfahrzeugen, Gewichts-, Breite- und Geschwindigkeitsbeschränkungen und dergleichen dürfen die Kantone nur aus den bundesrechtlich festgelegten polizeilichen Gründen verfügen. Das bisherige Gesetz anerkennt nur die Wahrung der Verkehrssicherheit und den Schutz der Strassenanlage als genügende Gründe; unser Entwurf fügt noch die Regelung und Erleichterung des Verkehrs, sowie «andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe» hinzu (Abs. 2), womit allen verkehrspolizeilichen Bedürfnissen sollte Rechnung getragen werden können.

Es wird gelegentlich die Meinung vertreten, nach Artikel 37^{bis} der Bundesverfassung müsse den Kantonen gestattet werden, auch Gewichts- und Geschwindigkeitsbeschränkungen und dergleichen nicht nur aus polizeilichen, sondern auch aus andern Gründen, z. B. transportpolitischen, zu verfügen. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone solche Beschränkungen mit der gleichen Freiheit erlassen könnten wie vor dem Inkrafttreten des geltenden Gesetzes. Dadurch würde jedoch die Einheitlichkeit der Verkehrsordnung in Frage gestellt. Dies würde dem Hauptzweck von Artikel 37^{bis} der Bundesverfassung widersprechen.

Für die Beibehaltung der bisherigen Regelung spricht namentlich die folgende Überlegung: Wenn der Erlass von Gewichts- und Geschwindigkeitsbeschränkungen usw. ganz ins Ermessen der Kantone gestellt wäre, liesse es sich schwerlich vermeiden, dass der Bundesrat Durchgangsstrassen bezeichnen und von sich aus bestimmen müsste, in welchem Umfang sie dem Motorfahrzeugverkehr offen stehen. Dadurch würde die kantonale Strassenhoheit empfindlicher beschnitten, als wenn das Gesetz die in Frage stehenden Beschränkungen weiterhin nur aus polizeilichen Gründen zulässt und der Bundesrat ihre Gesetzmässigkeit im Einzelfall auf Beschwerde hin überprüfen kann (Abs. 3). Wir beantragen daher, an der bisherigen bewährten Ordnung nichts zu ändern.

Die Ermächtigung der Polizei, unter besondern Umständen den Verkehr ohne formelle Verfügung vorübergehend beschränken oder umleiten zu können (Abs. 4), wurde bisher aus der Befugnis der Polizei zu Weisungen an die Strassenbenützer (Art. 18 MFG) abgeleitet, gehört aber in diesen Zusammenhang.

Strassensicherheit (Art. 5-7)

Das Strassenverkehrsgesetz hat den Verkehr auf den schon bestehenden Strassen zu regeln. Es kann nicht seine Aufgabe sein, auf Anlage und Unterhalt dieser Strassen einzuwirken, und wir halten es – entgegen anders lautenden Anträgen – nicht für nötig, einen Hinweis auf die Haftung des Eigentümers für mangelhaften Zustand der Strasse (Art. 58 des Obligationenrechts) in das Gesetz aufzunehmen. In seinen Rahmen gehören nur Bestimmungen über Verkehrshindernisse, Signale und Reklame.

Artikel 5 bringt hinsichtlich der Verkehrshindernisse zur Hauptsache einen in Artikel 237 des Strafgesetzbuches (Gefährdung des öffentlichen Ver-

kehr) liegenden Gedanken zum Ausdruck. Es sollen keine Verkehrshindernisse geschaffen, unvermeidliche aber kenntlich gemacht und so schnell als möglich beseitigt werden; diese Pflichten gelten nach Artikel 237 des Strafgesetzbuches nicht nur auf den für Motorfahrzeuge und Fahrräder offenen, sondern auf allen öffentlichen Strassen. Absatz 2 von Artikel 5 ist ein nützlicher Hinweis auf das kantonale Recht.

Die Strassensignalisierung (Art. 6) ist ein wesentlicher Teil der bundesrechtlichen Verkehrsordnung. Die Vorschriften über Gestalt, Bedeutung und über das Anbringen der Signale und Markierungen werden wie bisher vom Bundesrat zu erlassen sein (Abs. 3); sie sind durch das Protokoll über die Strassensignalisation vom 19. September 1949, einem Begleitstück zum neuen internationalen Abkommen über den Strassenverkehr, vorgezeichnet. Der Grundsatz, dass Verkehrsbeschränkungen, die nicht für die ganze Schweiz gelten, durch Signale oder Markierungen angezeigt werden müssen, um verbindlich zu sein (Abs. 1), ist in der Praxis zum geltenden Motorfahrzeuggesetz entwickelt worden, allerdings mit einigen Einschränkungen. Bei den heutigen Verkehrsverhältnissen muss er uneingeschränkt gelten. Nur dort, wo es nach den örtlichen Verhältnissen offensichtlich ist, dass eine Strasse oder ein Platz nicht der Allgemeinheit zur Verfügung steht, bedarf es zum Fernhalten von Unberechtigten keiner Signale (Abs. 2). Die Ausgestaltung und Aufstellung der Signale an Bahnübergängen untersteht weiterhin der Eisenbahngesetzgebung.

Die Strassenreklame (Art. 7) kann vom Strassenverkehrsgesetz nur soweit eingedämmt werden, als sie die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Bei der Beurteilung, ob dies der Fall ist, soll ein strenger Maßstab angelegt werden. Verkehrsgefährdend sind auch Reklamen, die die Aufmerksamkeit der Strassenbenützer zu stark in Anspruch nehmen könnten. Der Schutz der Landschaft vor der Verschandelung durch Reklamen ist dagegen Sache des kantonalen Rechts.

2. Titel

Zulassung der Fahrzeuge und ihrer Führer zum Verkehr

1. Abschnitt

Motorfahrzeuge und ihre Führer

Das geltende Gesetz überlässt es dem Bundesrat, den Begriff des Motorfahrzeugs zu umschreiben. Dieser Begriff ist aber so wichtig, dass er in Zukunft im Gesetz selber festgelegt sein soll (Art. 8). Ob und wieweit ein Motorfahrzeug dem Gesetz untersteht, wenn es auf öffentlicher Strasse nicht durch die Kraft seines Motors fortbewegt, sondern z. B. von Hand gestossen wird, muss durch Ausführungsvorschriften und Gerichtspraxis bestimmt werden.

Motorfahrzeug ist auch der Trolleybus; aber die Trolleybusgesetzgebung (Art. 8, Abs. 2) kann nicht ins Strassenverkehrsgesetz eingebaut werden, weil sie nicht nur verkehrspolizeiliche Fragen, sondern auch die Erteilung der Kon-

zession und die Verleihung des Enteignungsrechts an Trolleybusbetriebe, sowie die Verpfändung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge usw. regelt. Hinsichtlich der Verkehrsregeln verweist das Bundesgesetz über die Trolleybusbetriebe (AS 1951, 665) auf die Strassenverkehrsgesetzgebung.

Technische Anforderungen an Motorfahrzeuge und Anhängerzüge (Art. 9)

Bisher waren einige Einzelheiten der technischen Ausgestaltung der Motorfahrzeuge, wie z. B. die Warnvorrichtung, die Bereifung, der Geschwindigkeitsmesser, im Gesetz selber erwähnt, vollständiger und eingehender aber in den Vollzugsvorschriften geregelt. Es ist angezeigt, solche technischen Fragen ausschliesslich in den Ausführungsvorschriften zu ordnen (Art. 9, Abs. 1).

Der Bundesrat soll vorsehen, was für Sicherheit und Ruhe des Verkehrs notwendig ist (sichere Lenkung, Bremsen, Richtungsanzeiger, Schalldämpfung usw.). Er wird nicht nur den Geschwindigkeitsanzeiger, sondern auch registrierende Geschwindigkeitsmesser vorschreiben können, entweder allgemein oder für einzelne Motorfahrzeugarten oder nur für Fahrzeuge, die z. B. regelmässig an Selbstfahrer vermietet werden. Einige in den Ausführungsvorschriften zu behandelnde Punkte werden, weil es sich um Neuerungen handelt, besonders erwähnt (Art. 24, Abs. 2), nämlich die Kennzeichnung besonderer, z. B. besonders breiter Fahrzeuge, die Warnsignale der Fahrzeuge von Polizei, Feuerwehr und Sanität und die Reklame an Fahrzeugen.

Ausserdem soll der Bundesrat auch die militärische Verwendbarkeit der Fahrzeuge fördern können, soweit dies ohne Eingriff in geschützte Privatrechte, d. h. ohne nennenswerte Opfer für die Fahrzeughalter geschehen kann. Z. B. ist die Vereinheitlichung der Anhängervorrichtungen bei Lastwagen vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus gleichgültig, aber für militärische Zwecke sehr erwünscht und für die Wagenhalter nicht mit besondern Kosten verbunden.

Gesamtgewicht und Ausmasse der Motorfahrzeuge und Anhängerzüge haben für Verkehrssicherheit, Strasseneigentümer und Transportwesen grundsätzliche Bedeutung. Es gibt auch hier Einzelprobleme, deren Behandlung zweckmässigerweise den Ausführungsvorschriften überlassen wird. Dies gilt besonders für die Länge der Fahrzeuge und Anhängerzüge. Unsere Strassenverhältnisse verlangen kurze, wendige Fahrzeuge. Aber eine einfache Regel lässt sich nicht aufstellen; denn Bedürfnisse und Möglichkeiten sind beim Lastwagen anders als beim Gesellschaftswagen, beim Sattelschlepper anders als beim Langholztransport. Dagegen sollen die maximale Höhe, die Höchstbreite und das Höchstgesamtgewicht im Gesetz festgelegt werden.

Die maximale Höhe von 4 m (Art. 9, Abs. 1, lit. b) ist geltendes Recht. Zu einer Änderung besteht kein Anlass.

Die grösste Breite (Art. 9, Abs. 1, lit. a) der Motorfahrzeuge wurde vom Motorfahrzeuggesetz auf 2,20 m festgelegt; der Bundesrat war ermächtigt, be-

stimmte Strassen für Fahrzeuge mit einer Breite bis zu 2,40 m zu öffnen, was er zuerst für die Gesellschaftswagen und 1948 auch für die Lastwagen getan hat. Seit 1948 dürfen die mit Niederdruckreifen ausgerüsteten Motorwagen mit einer Breite bis 2,25 m auf allen nicht für eine geringere Höchstbreite signalisierten Strassen verkehren. 1950 wurde eine Toleranz für 2,50 m breite ausländische Gesellschaftswagen eingeführt; verschiedene Gesuche aus dem Ausland um Gewährung einer gleichen Toleranz für Lastwagen wurden dagegen abgelehnt.

Beim Abschluss des Abkommens über den Strassenverkehr von 1949 hat sich die schweizerische Delegation für die Begrenzung der Fahrzeugbreite eingesetzt. Da viele Staaten bereits 2,50 m breite Fahrzeuge zum Verkehr zulassen, konnte für den internationalen Verkehr keine geringere Höchstbreite festgelegt werden. Zwar kann ein Staat dem Abkommen beitreten, ohne diese Norm zu übernehmen; aber im internationalen Verkehr werden je länger je ausschliesslicher Gesellschafts- und Lastwagen mit einer Breite von 2,50 m verwendet.

Die Schweiz ist im Strassenverkehr so eng mit dem Ausland verbunden, dass wir die Höchstbreite, wenn auch mit Bedauern, auf 2,50 m erhöhen müssen. Zwischen Gesellschafts- und Lastwagen kann kein Unterschied gemacht werden; dies würde vom Ausland als transportpolitische Diskriminierung empfunden und mit Gegenmassnahmen beantwortet. Andererseits dürfen die Schweizer nicht schlechter gestellt werden als die Ausländer; das würde unsern rechtsstaatlichen Grundsätzen widersprechen.

Auf dem schon jetzt für 2,40 m breite Wagen geöffneten Strassennetz kann, wie die Erfahrung mit den seit 1950 geduldeten breiteren ausländischen Gesellschaftswagen zeigt, eine Fahrzeugbreite von 2,50 m verantwortet werden. Das Netz wird mit dem fortschreitenden Ausbau der Strassen erweitert. Einige stark befahrene Alpenpässe, wie Gotthard, Furka, Grimsel, Oberalp, Flüela usw. können aber vorläufig noch nicht einbezogen werden; die Kantone müssen durch Aufstellen der nötigen Signale und intensive Kontrollen zu breite Fahrzeuge von diesen Pässen fernhalten. Ob die Kontrolle durch eine besondere Kennzeichnung der Fahrzeuge erleichtert werden kann, wird zu prüfen sein.

Auf den übrigen Strassen soll die Fahrzeugbreite in Zukunft 2,30 m statt 2,25 m betragen; wie bisher werden die Kantone in begründeten Einzelfällen Fahrten mit breiteren Wagen gestatten. Andererseits können sie auf besonders engen Strecken die Fahrzeugbreite auf weniger als 2,30 m begrenzen. Im übrigen werden die Ausführungsvorschriften dafür sorgen müssen, dass 2,30 m die «normale» Höchstbreite bleibt; nur Gesellschaftswagen mit grösserem Fassungsvermögen, Lastwagen mit grösserer Nutzlast und gewisse Spezialfahrzeuge werden eine Breite von 2,30 m bis 2,50 m aufweisen dürfen.

Das Höchstgesamtgewicht betrug ab 1933 für den einzelnen Motorwagen 11 t, für Spezialwagen 13 t. Lastwagen durften nur einen Einachsanhänger mitführen, und das Höchstgesamtgewicht des Zugs war auf 16 t begrenzt. Sattelschlepper waren mit 13 t Gesamtgewicht dem Einzelwagen gleich-

gestellt. Während des Krieges wurde der Unterschied zwischen gewöhnlichen Lastwagen und Spezialfahrzeugen beseitigt und das Höchstgesamtgewicht einheitlich auf 13 t festgesetzt. Züge mit einem Einachsanhänger durften nun bis 18 t schwer sein; ausserdem wurden Zweiachsanhänger zugelassen und solchen Zügen ein Gesamtgewicht von 20 t eingeräumt. Von jeher hatten einige Kantone nicht jede geringfügige Gewichtsüberschreitung geahndet, sondern sogenannte Gewichtstoleranzen, teilweise bis zu 15 Prozent des Gesamtgewichts, eingeführt. Während des Krieges wurde die Gewichtskontrolle vernachlässigt. Als sie später wieder verstärkt wurde, um einer drohenden «Verwilderung» vorzubeugen, erwies sich eine einheitliche Toleranz von 10 Prozent des Gesamtgewichts, höchstens jedoch 1500 kg für einen Anhängerzug, als unumgänglich. Praktisch beträgt demnach heute das Gesamtgewicht beim einzelnen Lastwagen und beim Sattelschlepper 14,3 t, bei Anhängerzügen mit einem Einachsanhänger 19,5 t und mit einem Zweiachsanhänger 21,5 t.

Das Abkommen über den Strassenverkehr von 1949 enthält auch hinsichtlich der Gesamtgewichte nur Richtlinien. Den Abkommensstaaten steht es frei, ob und in welchem Umfang sie ihre Strassen für die im Abkommen vorgesehenen Gesamtgewichte öffnen wollen. Nach dem Abkommen soll die Belastung einer Achse grundsätzlich 8 t und auf jeden Fall 13 t nicht übersteigen. Die Gesamtgewichte sind abgestuft nach dem Abstand zwischen der vordersten und der hintersten Achse des Einzelfahrzeugs oder Anhängerzugs. Das Gesamtgewicht soll z. B. bei 5 m Achsabstand 17,5 t, bei 15 m Achsabstand 30 t und, als Maximum, bei 20 m Achsabstand 36 t nicht übersteigen. Von diesen Normen kann leichter abgewichen werden, als von jenen über die Fahrzeugbreite; denn wenn die schweizerischen Gesamtgewichte hinter den internationalen Richtlinien zurückbleiben, können zwar die für höhere Gewichte bestimmten ausländischen Fahrzeuge in unserem Land nicht bis zu ihrer vollen Tragfähigkeit beladen werden, aber mit reduzierter Nutzlast immerhin verkehren.

In den meisten europäischen Staaten entsprechen die zulässigen Gesamtgewichte ungefähr der international festgelegten Norm und sind damit in der Regel wesentlich höher als bei uns. Je grösser der Unterschied ist, desto schwieriger hält es, unsere Vorschriften an der Grenze durchzusetzen. Andererseits sind die schweizerischen Transportunternehmer im internationalen Verkehr benachteiligt; denn nach dem Abkommen von 1949 darf kein Fahrzeug im Ausland mit grösserem Gewicht verkehren als im Standortland. Darum wäre die Annäherung unserer Gewichtsvorschriften an die des Auslandes erwünscht.

Vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus ist der sogenannte Schwerverkehr auf unsern meist nur weispurigen, kurvenreichen Strassen ein Verkehrshindernis, das gefährliche Überholmanöver veranlasst. Die Gefahr liegt aber im blossen Vorhandensein grosser Fahrzeuge; ihr Gewicht begünstigt nicht das Eintreten der Unfälle, aber es kann die Unfallfolgen vergrössern. Für die Verkehrssicherheit wäre eine Gewichtserhöhung nachteilig, wenn sie zu einer spürbaren Vermehrung der Schwerverfahrzeuge auf unsern Strassen führen würde.

Dies hätte auch eine Zunahme der mit dem Schwerverkehr verbundenen Unzuverlässigkeiten und hygienischen Nachteile (Lärm, Rauch, Geruch) zur Folge, was in unserm Land, wo die Strassen mitten durch die Ortschaften führen, von besonderer Bedeutung ist.

Kantone und Gemeinden befürchten, dass Gewichtserhöhungen zu stärkerer Beanspruchung der bestehenden Strassen und Brücken führen würden. Die Strassenbaufachleute verlangen vor allem, dass die Höchstlast auf der am meisten belasteten Achse der Fahrzeuge im Gesetz festgelegt werde und wie bisher 10 t nicht übersteige (Art. 9, Abs. 2, lit. d). Wenn diese Bedingung eingehalten wird, kann eine Erhöhung des Gesamtgewichts keinen wesentlichen Einfluss auf den Unterhalt der Strassen ausüben. Die Auswirkungen einer Erhöhung des Gesamtgewichts auf bestehende Brücken müsste am einzelnen Objekt untersucht werden. Unter Umständen müssten bei gewissen Brücken lokale Gewichtsbeschränkungen in Kauf genommen werden.

Transportpolitische Zwecke sind mit dem Strassenverkehrsgesetz nicht zu verfolgen. Gesetzliche Gewichtsbeschränkungen könnten auch kein befriedigendes Koordinationsinstrument sein, weil sie unterschiedslos gelten, ohne Rücksicht auf die nach Zeit, Ort und Umständen wechselnden Transportbedürfnisse. Aber die wirtschaftlichen Auswirkungen einer Änderung der gesetzlichen Gesamtgewichte dürfen nicht einfach vernachlässigt werden: Eine massive Gewichtserhöhung könnte die Transportwirtschaft erschüttern und Folgen haben, die für die Gesamtwirtschaft sehr nachteilig wären und von niemandem gewünscht werden können.

Als Ergebnis dieser Überlegungen schlagen wir eine massvolle Gewichtserhöhung vor, die nur eine Aufrundung der bisherigen «Toleranzen» darstellt. Sattelmotorfahrzeuge bleiben weiterhin den Einzelmotorwagen gleichgestellt; diese Fahrzeugart kann namentlich aus militärischen Gründen nicht gefördert werden. Auch bei Anhängerzügen mit mehrachsigen Anhängern muss Zurückhaltung geübt werden; wir halten in diesem Punkt eine grundsätzliche Änderung gegenüber der heutigen Regelung nicht für angezeigt.

Diese Lösung geht davon aus, dass in Zukunft keine generellen Gewichtstoleranzen mehr eingeräumt werden. Jede nennenswerte Überlastung wird zu ahnden sein, und es ist Sache des Richters, über das Verschulden der Verantwortlichen zu entscheiden. Hiervon sind gewisse Transporte auszunehmen, bei denen nicht das Gewicht, sondern der Rauminhalt des Transportgutes im Vordergrund steht. Holz wird in der Regel nach dem Volumen gehandelt und verfrachtet; es ist daher angezeigt, bei Holztransporten einheitliche Werte für die Umrechnung vom Volumen auf das Gewicht festzulegen und nicht das Gewicht, sondern den Rauminhalt der Ladung zu kontrollieren. Tankwagen zum Transport von Flüssigkeiten sollten wegen der Schleudergefahr nicht bloss halb gefüllt verkehren. Man wird daher auf Grund des spezifischen Gewichts der üblicherweise transportierten Flüssigkeiten das Fassungsvermögen der Zisternen so beschränken müssen, dass das Gesamtgewicht des voll beladenen Tankwagens

die zulässige Grenze in der Regel nicht übersteigt. Wenn aber eine Flüssigkeit mit etwas höherem spezifischen Gewicht befördert werden muss, wird um der Sicherheit willen eine gewisse Gewichtsüberschreitung in Kauf zu nehmen sein.

Aus praktischen Gründen sind gewisse grundsätzliche Ausnahmen von den gesetzlichen Gewichts- und Breitebestimmungen unerlässlich (Art. 9, Abs. 2).

Eine Reihe von Motorfahrzeugen müssen um ihrer Zweckbestimmung willen besonders breit oder schwer sein, z. B.: Fahrzeuge für den Strassenbau (z. B. Dampfwalzen), für die Strassenreinigung, Arbeitsmaschinen (z. B. Mäh-drescher der Landwirtschaft), aber auch Spezialfahrzeuge für den Transport besonders schwerer oder «sperriger» Güter (z. B. ganzer Eisenbahnwagen, elektrischer Generatoren).

Für Omnibusse von städtischen Verkehrsbetrieben und für Fahrzeuge ähnlicher Unternehmungen, die ausschliesslich auf bestimmten Strecken verkehren, müssen Ausnahmen vor allem von den gesetzlichen Gewichtsbegrenzungen gemacht werden können. Hier sind besonders leistungsfähige Fahrzeuge für den Personentransport nötig. Gerade wo es galt, die Umstellung eines Unternehmens vom Strassenbahn- auf den Autobusbetrieb zu ermöglichen, musste schon mehrmals die Verwendung von Fahrzeugen gestattet werden, deren Gesamtgewicht über der in Artikel 9, Absatz 1, des Entwurfes vorgeschlagenen Grenze liegt.

Es sind Bestrebungen im Gang, ein europäisches Durchgangsstrassennetz nach einheitlichen Ausbaunormalien zu erstellen. Darauf sollten Fahrzeuge mit den im internationalen Abkommen von 1949 vorgesehenen oder mit noch höheren Gesamtgewichten verkehren können. 1950 sind in Genf einige auf Verwirklichung dieser Bestrebungen gerichtete europäische Zusatzvereinbarungen zum Abkommen von 1949 abgeschlossen, von der Schweiz jedoch nicht unterzeichnet worden. Sollte früher oder später einmal die Öffnung der schweizerischen Abschnitte des vorgesehenen Strassennetzes für den internationalen Schwerkverkehr aktuell werden, so könnte eine derartige generelle Gewichtserhöhung nicht gestützt auf Artikel 9, Absatz 2, mit der Begründung erfolgen, es handle sich um Fahrzeuge, die auf bestimmten Strecken verkehren. Vielmehr müsste zu diesem Zwecke eine besondere Gesetzesvorlage eingebracht werden.

Schliesslich soll der Bundesrat nach Artikel 9, Absatz 2, Ausnahmen von den Vorschriften über Ausmasse und Gewicht für einzelne Fahrten anderer Fahrzeuge vorsehen können, z. B. für den Transport einer schweren unteilbaren Last mit einem gewöhnlichen Lastwagen oder Anhängerzug und dergleichen.

Ausweise und Kontrollschilder (Art. 10)

Fahrzeug- und Führerausweis und Kontrollschilder bestätigen, dass Fahrzeug und Führer nach den gesetzlichen Voraussetzungen zum Verkehr zugelassen sind. Um eine Kontrolle zu ermöglichen, sind die Ausweise stets mitzuführen; ebenso Sonderbewilligungen wie z. B. eine Nachtfahrbewilligung.

Die Ausweise gelten für die ganze Schweiz. Wichtig ist die Neuerung (Art. 10, Abs. 3), dass sie unbefristet sind, also nicht mehr jährlich erneuert werden müssen.

Den grössern Kantonen verursacht die jährliche Erneuerung eine gewaltige Arbeit. Innert ein paar Wochen werden in einer Kanzlei sehr viele Ausweise – ohne jede Kontrolle von Fahrzeug oder Führer – abgestempelt, die Gebühren eingezogen und die so erneuerten Ausweise wieder zurückgegeben. Der Verkehrsicherheit ist mit diesem Verfahren nicht gedient, wenn auch hin und wieder anhand der Kartothek ein Versehen richtiggestellt, oder ein nicht gemeldeter Standort- oder Wohnsitzwechsel entdeckt wird. Fiskalische Interessen dürfen für die Weiterführung einer solchen Formalität nicht massgebend sein, abgesehen davon, dass mit dem Wegfall der Erneuerung auch die Kosten gesenkt werden können.

Die rein formelle jährliche Erneuerung bietet namentlich keine Gewähr dafür, dass nur der Fahrtüchtige einen Führerausweis besitzt. Sie ist auch nicht etwa notwendig wegen der Haftpflichtversicherung, denn die Versicherungsverträge laufen nicht stillschweigend ab, sondern der Versicherer hat das Aussetzen und Aufhören der Versicherung der Behörde anzuzeigen (Art. 64). Die Fahrzeugsteuern können in monatlichen oder vierteljährlichen Raten entrichtet werden, so dass die Steuereingänge ohnehin unabhängig sind von der jährlichen Erneuerung.

Diese gleichen Überlegungen führen uns zur Ansicht, dass entgegen verschiedenen Vorschlägen auch eine Erneuerung der Ausweise in Abständen von 2, 3, 5 oder 10 Jahren nicht notwendig ist. Dagegen sollen die Fahrzeuge periodisch geprüft werden (Art. 12, Abs. 4). Sehr wichtig ist, dass die Fahrzeugführer im Verkehr vermehrt überwacht werden und, wo Bedenken bestehen, namentlich nach Unfällen, eine Nachprüfung bestehen müssen (Art. 14, Abs. 4).

In besondern Fällen müssen die Ausweise aber doch befristet, in ihrer Gültigkeit beschränkt oder mit Auflagen verbunden werden; z. B. Ausweise für Fahrzeuge, die von Ausländern ohne Verzollung vorübergehend in der Schweiz immatrikuliert werden. Der Lernfahrausweis wird seiner Natur nach immer zu befristen sein. Örtlich beschränkte Gültigkeit werden die Ausweise der Fahrzeuge haben, die nur auf bestimmten Strecken verkehren (Art. 9, Abs. 2). Auflagen werden z. B. mit der Erteilung des Führerausweises an Invalide verbunden werden; denn solche Personen sollen nur Fahrzeuge führen dürfen, wenn die ihrem Gebrechen entsprechenden Anordnungen getroffen sind.

Einzelheiten werden in den Ausführungsvorschriften zu regeln sein, so namentlich die Erteilung von sogenannten Tagesbewilligungen und von Kollektivfahrzeugausweisen für Betriebe des Automobilgewerbes, der Inhalt der Ausweise (Name des Halters usw.) und die Ausgestaltung der Kontrollschilder, die Pflicht zur rechtzeitigen Meldung von Tatsachen, die eine Änderung des Ausweises bedingen; ebenso die Anerkennung ausländischer und die Ausstellung internationaler Ausweise (Art. 24, Abs. 2, lit. b).

Zulassung, Prüfung und Nachkontrolle der Fahrzeuge (Art. 11–13)

Die Voraussetzungen der Zulassung eines Fahrzeugs zum Verkehr (Art. 11, Abs. 1) bleiben im wesentlichen unverändert. Das Fahrzeug muss betriebssicher sein und überhaupt den Vorschriften entsprechen; die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung muss abgeschlossen sein.

Artikel 11 zählt die Voraussetzungen der Zulassung abschliessend auf. Damit hierüber keine Zweifel bestehen können, wird bestimmt – was das geltende Gesetz nicht erwähnt hat, aber allgemeine Praxis ist –, dass nämlich der Fahrzeugausweis verweigert werden kann, wenn Verkehrssteuern und -gebühren nicht entrichtet werden (Abs. 2). Selbstverständlich darf der Ausweis einem neuen Halter nicht verweigert werden, weil ein früherer Halter für das Fahrzeug noch Verkehrsabgaben schuldet. Die erste Zulassung zum Verkehr ist andererseits die beste Gelegenheit, um die Verzollung der aus dem Ausland importierten Motorfahrzeuge zu kontrollieren. Bisher waren die kantonalen Motorfahrzeugkontrollen angewiesen, Fahrzeuge, für die kein Verzollungsausweis vorlag, der Zollverwaltung zu melden. Das ist mit Umtrieben verbunden und genügt zu Zeiten grosser Einfuhren nicht. Darum soll der Bundesrat die Vorlage des Verzollungsausweises, soweit nötig, als Erfordernis der Zulassung vorschreiben können.

Binnen welcher Frist der neue Fahrzeugausweis nach einem Halterwechsel oder einer interkantonalen Standortverlegung einzuholen ist (vgl. Art. 11, Abs. 3), wird in der Verordnung zu bestimmen sein.

Die Abgabe des Ausweises setzt grundsätzlich eine technische Prüfung des Fahrzeugs voraus (Art. 12, Abs. 1). Zurzeit kommen jedes Jahr etwa 50 000 Fahrzeuge neu in den Verkehr. Das zwingt zu möglichster Rationalisierung der Prüfungen. Fast alle Motorräder, Personenwagen und leichte Lastwagen, meistens auch Fahrgestelle und Motoren von schweren Last- und Gesellschaftswagen, werden serienmässig hergestellt. Die Prüfung eines einzelnen Fahrzeugs gibt somit Aufschluss über die ganze Serie. Dies ruft der Typenprüfung (Art. 13): Das erste verkaufsbereite Fahrzeug wird sorgfältig geprüft. Die dabei gewonnenen Feststellungen werden allen kantonalen Motorfahrzeugkontrollen mitgeteilt, damit sie sich bei der Zulassung von seriengleichen Fahrzeugen zum Verkehr darauf stützen können.

Die Typenprüfung kann viel eingehender durchgeführt werden, als es bei der für die Einzelprüfung aller Fahrzeuge zur Verfügung stehenden Zeit jemals möglich wäre. Sie dient den Fahrzeughaltern und dem Autogewerbe, weil sie eine einheitliche Zulassungspraxis gewährleistet. Sie liefert der Armee zuverlässige Angaben über die militärisch verwendbaren Motorfahrzeuge. Sie vereinfacht die Arbeit der kantonalen Motorfahrzeugkontrollen und gibt ihnen sichere Auskünfte über schwer feststellbare, aber wichtige Einzelheiten, wie z. B. über den Zylinderinhalt.

Typenprüfungen werden seit einigen Jahren auf Grund einer freien Vereinbarung zwischen den interessierten Verbänden und der Vereinigung der Chefs

der kantonalen Motorfahrzeugkontrollen durchgeführt. Sie weisen aber in dieser Form trotz grossem Nutzen Nachteile auf, die behoben sein werden, wenn mit ihrer gesetzlichen Verankerung eine stabilere Organisation und ausreichende Hilfsmittel vorhanden sind und nicht lediglich Empfehlungen gemacht, sondern die nötigen Verbesserungen der Fahrzeuge, z. B. der Schalldämpfung, verbindlich angeordnet werden können.

Sehr nützlich ist auch die Typenprüfung gewisser Bestandteile und Ausrüstungsgegenstände für Motorfahrzeuge und Fahrräder und einiger Ausrüstungsgegenstände für andere Fahrzeuge, z. B. von Anhängerkupplungen, Beleuchtungseinrichtungen, Rückstrahlern usw. Manche dieser Dinge sind für die Verkehrssicherheit so wichtig, dass sie auf ihre Tauglichkeit und Betriebssicherheit geprüft werden müssen, und zwar bevor sie auf den Markt kommen, denn nachher ist eine Prüfung meistens nicht mehr möglich.

In andern Staaten, die die Typenprüfung teilweise seit langem kennen, ist sie nicht oder nur für gewisse Ausrüstungsgegenstände obligatorisch. Bei den besonders schweizerischen Verhältnissen, weil nämlich der grösste Teil unserer Motorfahrzeuge aus dem Ausland eingeführt wird, wegen der militärischen Interessen, und weil andererseits die Typenprüfung meistens gerade dort gemieden wird, wo sie am nötigsten wäre, scheint uns das Obligatorium die allein zweckmässige Lösung zu sein. Fahrzeuge und Gegenstände, die der Typenprüfung unterliegen, dürfen daher nur in der genehmigten Ausführung in den Handel gebracht werden (Art. 13, Abs. 2). Dies schliesst die Einzelabänderung eines serienmässigen Fahrzeugs nicht aus, nur muss die Änderung der Zulassungsbehörde angezeigt werden, damit sie besonders geprüft werden kann.

Die an der Typenprüfung zu treffenden Entscheide richten sich wie bei der Einzelprüfung nach den einschlägigen Vorschriften. Abgelehnt wird nur, was der Verkehrssicherheit widerspricht. Die Handels- und Gewerbefreiheit nach Artikel 31 der Bundesverfassung, die kein absolutes Recht darstellt, sondern soweit es die Verkehrssicherheit erfordert, durch Artikel 37^{bis} der Bundesverfassung beschränkt ist, wird durch die Typenprüfung nicht beeinträchtigt.

Der Bundesrat wird die der Typenprüfung unterliegenden Bestandteile und Ausrüstungsgegenstände zu bestimmen und das Verfahren zu regeln haben; er wird die Prüfungsexperten, weitgehend aus dem Kreis der Motorfahrzeugsachverständigen der Kantone, ernennen (Art. 13, Abs. 1 und 3). Er kann den Verzicht auf die Einzelprüfung typengeprüfter Motorfahrzeuge vorsehen (Art. 12, Abs. 2). Die Typenprüfung gewährleistet zwar nicht, dass an jedem zur geprüften Serie gehörenden Einzelfahrzeug Beleuchtung und Bremsen richtig eingestellt sind. Aber schon die Erfahrungen mit den bisherigen freiwilligen Typenprüfungen zeigen, dass Mängel an Einzelfahrzeugen aus typengeprüften Serien bei der ersten Inverkehrsetzung selten zu finden und jedenfalls viel unbedeutender sind als die Mängel, die bei Nachprüfungen von in Verkehr stehenden Fahrzeugen zum Vorschein kommen. Der Verzicht auf die Einzelprüfung typengeprüfter Fahrzeuge darf daher in Aussicht genommen werden.

Dadurch werden in den Kantonen die Fachleute frei für die viel wichtigeren periodischen Fahrzeugkontrollen (Art. 12, Abs. 4).

Wie bisher sind die zum Verkehr zugelassenen Fahrzeuge neu zu prüfen, wenn wesentliche Änderungen daran vorgenommen wurden oder Zweifel an ihrer Betriebssicherheit bestehen (Art. 12, Abs. 3), namentlich nach einem Unfall. Bisher war eine periodische Nachprüfung nur der dem gewerbsmässigen Personentransport dienenden Motorfahrzeuge vorgeschrieben. Einige Kantone haben jedoch von sich aus den Bestand an ältern Fahrzeugen «durchgekämmt». Dabei sind regelmässig so viele Mängel entdeckt worden, dass allgemeine periodische «Inspektionen» nicht nur als wünschenswert, sondern als notwendig erscheinen. Bis wann die periodischen Fahrzeugprüfungen eingeführt werden können und in welchen Abständen ein Fahrzeug zur Nachkontrolle aufgeboten werden soll, wird mit den Kantonen abzuklären und vom Bundesrat festzulegen sein (Art. 12, Abs. 4).

Zulassung der Fahrzeugführer zum Verkehr (Art. 14 und 15)

Hinsichtlich der Anforderungen an Motorfahrzeugführer besteht eine Neuerung des Entwurfs darin, dass das Mindestalter (Art. 14, Abs. 2, lit. a) nicht mehr im Gesetz, sondern in den Ausführungsvorschriften festgelegt wird. Eine allgemeine Senkung des Mindestalters ist nicht beabsichtigt. Für die Führer gewisser Fahrzeuge, z. B. Taxichauffeure, wird es eher über die heute geforderten 18 Jahre zu erhöhen sein. Andererseits soll aber z. B. jugendlichen Invaliden das Führen eines Motorfahrzeugs von geringer Stärke gestattet werden können.

Körperliche und geistige Krankheiten oder Gebrechen können eine Person zum Führen von Fahrzeugen untauglich machen (Art. 14, Abs. 2, lit. b). Über die Feststellung und die Beurteilung der körperlichen und psychischen Mängel wird der Bundesrat nähere Vorschriften aufstellen (Art. 24, Abs. 3, lit. a). Als weitem Ausschlussgrund nennt der Entwurf nicht nur – wie das geltende Gesetz – die Trunksucht, sondern auf nachdrückliches Begehren der Gerichtsmedizin auch andere die Fahrfähigkeit herabsetzende Süchte (Art. 14, Abs. 2, lit. c), womit auch Morphinismus u. dgl. erfasst werden können.

Bisher war die Verweigerung des Führerausweises schliesslich ganz allgemein vorgesehen gegenüber Personen, die «aus andern, durch die Bewilligungsbehörde zu überprüfenden Gründen nicht geeignet erscheinen». Von dieser, den Behörden ein sehr weites Ermessen einräumenden Bestimmung wird heute Gebrauch gemacht, wenn einem Bewerber die für einen Motorfahrzeugführer notwendigen moralischen Eigenschaften abgehen. Es scheint uns angezeigt zu sein, den Grundgedanken der bisherigen Praxis im Gesetz deutlich zum Ausdruck zu bringen (Art. 14, Abs. 1, lit. d). Die Verkehrssicherheit ist weitgehend eine Frage des Charakters. Aber es ist nicht leicht, aus dem bisherigen Verhalten eines Menschen Schlüsse auf seine zukünftige Haltung als Motorfahrzeugführer zu ziehen. Die Zulassungs- und gegebenenfalls die Beschwerdebehörden müssen

daher solche Fälle sorgfältig prüfen. Sie werden den Ausweis nur verweigern können, wenn genügend Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der Bewerber rücksichtslos fahren, die Pflichten bei Unfällen verletzen oder sein Motorfahrzeug zu deliktischen Zwecken missbrauchen würde.

Die neben der Kenntnis der Verkehrsregeln notwendige Fahrtüchtigkeit (Art. 14, Abs. 1) muss sich der Bewerber auf Lernfahrten unter der Aufsicht eines Begleiters erwerben. Der Begleiter, dem eine grosse Verantwortung zukommt (Art. 15, Abs. 2), sollte ein erfahrener Automobilist sein; praktisch kann aber, wie bisher, wohl nur verlangt werden, dass er den Führerausweis seit wenigstens einem Jahr besitzt (Art. 15, Abs. 1). Ob es ein schweizerischer Führerausweis sein müsste, ist – im Vergleich zur Fahrpraxis – nicht so wichtig, dass die Frage nicht in der Verordnung entschieden werden könnte.

Auf Lernfahrten mit Motorrädern können Begleiter oder Aufsichtspersonen die Führung des Fahrzeugs kaum beeinflussen. Mehrere Kantone haben darum in den letzten Jahren unbeaufsichtigte Motorrad-Lernfahrten geduldet, aber den Lernfahrausweis erst abgegeben, wenn der Bewerber sich über die Kenntnis der Verkehrsregeln ausgewiesen hatte. Diese Lösung wurde in den Entwurf übernommen (vgl. Art. 14, Abs. 1, und Art. 15, Abs. 1). Weil aber Motorradfahrer wegen der besondern Gefahren ihrer Fahrzeuge eine möglichst sorgfältige Ausbildung erhalten sollten, müssen zusätzliche auf dieses Ziel gerichtete Vorschriften des Bundesrates vorbehalten bleiben (Art. 15, Abs. 3).

Eine gute Ausbildung der Fahrschüler ist im Interesse der Verkehrssicherheit nötig. Doch dies darf nicht zur Beseitigung des Grundsatzes führen, dass es dem Fahrschüler freisteht, seine Kenntnisse und sein Können zu erwerben, wo er will. Ein Zwang zum Besuch einer Fahrschule ist also nicht denkbar. Dagegen liegt es im öffentlichen Interesse, dass der berufsmässige Fahrlehrer sich über die nötigen Fähigkeiten ausweist. Er muss den Ausweis für Fahrlehrer haben (Art. 15, Abs. 4), über dessen Erteilung und Entzug Ausführungsvorschriften zu erlassen sind. Damit die Fahrschüler Gewähr für einen zweckmässigen Unterricht haben, werden an die Fahrlehrer strenge Anforderungen zu stellen sein; gewerbepolitische Forderungen, wie *numerus clausus* usw., sind indessen abzulehnen. Schliesslich sollen die Fahrlehrer zweckentsprechende Fahrzeuge verwenden (Art. 24, Abs. 2, lit. c).

Über den Erfolg seiner Ausbildung muss sich der Fahrschüler an der Führerprüfung ausweisen (Art. 14, Abs. 2). Über die Durchführung der Führer- wie auch der Fahrzeugprüfungen soll der Bundesrat nach Anhören der Kantone Vorschriften aufstellen können; ebenso über die Anforderungen an die mit den Prüfungen betrauten Sachverständigen, deren Eignung nicht weniger wichtig ist als die der Fahrlehrer (Art. 24, Abs. 3, lit. b und c).

Treten später Bedenken auf über die Eignung eines Fahrzeugführers, z. B. wegen seines Verhaltens im Verkehr oder weil er körperlich oder geistig erkrankt, so ist er einer Nachprüfung zu unterwerfen (Art. 14, Abs. 4), die je nach dem Anlass in einer fahrtechnischen oder einer medizinischen oder einer psychiatri-

schen Prüfung bestehen wird. Eine Auskunfts- oder gar Meldepflicht von Ärzten, Spitalern, Heilanstalten usw. ausdrücklich festzulegen, halten wir aus rechtlichen und psychologischen Gründen nicht für angezeigt. Nach den bisherigen Erfahrungen besteht dafür kein zwingendes Bedürfnis, weil das Eintreten der in Frage kommenden Tatsachen den Polizeibehörden offenbar nicht lange entgehen kann. Ebenso fallen periodische Nachprüfungen der Fahrzeugführer ausser Betracht: Eine neue Fahrprüfung ist nicht nötig, solange das Verhalten eines Fahrzeugführers im Verkehr nicht ernsthaft zu beanstanden ist; medizinische Nachprüfungen können im Einzelfall nötig sein, wenn ein Fahrzeugführer gesundheitlich geschwächt und eine Verschlechterung seines Zustandes wahrscheinlich ist. Bei ältern Fahrzeugführern ist eine ärztliche Kontrolle, die von Zeit zu Zeit wiederholt wird, wohl nicht zu umgehen. Die Einzelheiten können vom Bundesrat geregelt werden (Art. 24, Abs. 3, lit. a), der die Erfahrungen der Polizei und der Ärzteschaft berücksichtigen und jede unnötige Schematisierung vermeiden wird.

Entzug der Ausweise (Art. 16)

Die Ausweise bedeuten: zum Verkehr zugelassen. Sie müssen entzogen werden, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung wegfallen oder wenn es sich herausstellt, dass diese von Anfang an fehlten; ebenso, wenn die Beschränkungen oder Auflagen, die bei der Erteilung als unerlässlich erschienen, missachtet werden.

Beim Fahrzeugausweis (Abs. 7) wird neu die Möglichkeit des Entzugs vorgesehen für den Fall, dass der Halter die Verkehrssteuern nicht entrichtet. Der Entzug kann auch angezeigt sein, wenn Fahrzeugausweis oder Kontrollschilder missbraucht wurden, sei es, dass der Halter ein Kontrollschild an einem Fahrzeug verwendet, für das es nicht bestimmt war, sei es, dass Kollektivfahrzeugausweise zweckwidrig benützt wurden.

Der Entzug des Führerausweises ist erfahrungsgemäss eines der wirksamsten Mittel zur Hebung der Disziplin im Motorfahrzeugverkehr. In den letzten Jahren sind durchschnittlich 3000 bis 4000 Führerausweise entzogen worden, jeder zweite wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand. Die Anstrengungen zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle müssen aber noch gesteigert werden. Namentlich sind Leute, die sich als Motorfahrzeugführer nicht bewährt haben, noch unnachsichtlicher als bisher vom Steuerrad fernzuhalten. Der Entwurf gibt den Vollzugsbehörden die Handhabe für ein schärferes und umfassenderes Durchgreifen.

Der vorübergehende Entzug des Führerausweises richtet sich als fühlbare Warnung an jene, deren Verhalten voraussehen lässt, dass sie es an Sorgfalt und Rücksichtnahme fehlen lassen werden. Er ist seiner Idee nach keine Strafe für begangene Verfehlungen, sondern sichernde Massnahme zur Verhütung von neuen Widerhandlungen. Der Entzug setzt darum weder schweres Verschulden noch einen Unfall voraus. Die Behörden sollen den Unfällen durch frühzeitige Warnung der gefährlichen Fahrer zuvorkommen.

Der Ausweis kann entzogen werden, wenn der Führer seine mangelnde Sorgfalt durch Gefährdung oder, was neu ist, durch Belästigung anderer bewiesen hat (Abs. 2). Wenn der Führer erkennen lässt, dass er nicht fähig oder nicht bestrebt ist, auf den Verkehr und die Mitmenschen Rücksicht zu nehmen, muss der Ausweis entzogen werden (Abs. 3, lit. c). Ferner ist der Entzug obligatorisch, wenn der Führer den Verkehr schwer gefährdet hat, und wie bisher, wenn er in angetrunkenem Zustand gefahren ist (Abs. 3, lit. a und b). Über den Entzug wegen Verletzung der Vorschriften über die Arbeits- und Ruhezeit der Berufschauffeure kann der Bundesrat nach Artikel 53, Absatz 2, Vorschriften erlassen.

Die Entzugsdauer (Abs. 4) erwähnt das bisherige Gesetz nur für zwei Spezialfälle; sie muss einen Monat betragen, wenn ein Führer in angetrunkenem Zustand gefahren ist, und ein Jahr, wenn er in diesem Zustand einen erheblichen Unfall verursacht hat. In Zukunft soll der Entzug immer wenigstens einen Monat (lit. a), bei Fahren in angetrunkenem Zustand mindestens drei Monate dauern. Im weitern soll nicht der Erfolg, sondern die Gefährlichkeit einer Widerhandlung massgebend sein. Vor allem ist der Rückfall zu berücksichtigen (lit. c und d). Auf einen ersten Rückfall folgen häufig weitere; man darf annehmen, dass eine kleine Zahl immer wieder rückfällig werdender Fahrzeugführer für einen grossen Teil der Verkehrsunfälle verantwortlich ist. Wenn ein Führer mehrfach rückfällig wird, muss er als unverbesserlich betrachtet werden; der Ausweis ist ihm für dauernd zu entziehen (Abs. 5). Fährt ein Führer trotz Entzug des Ausweises, so wird die Massnahme verlängert (Abs. 4, lit. e).

Lernfahrausweise können wie Führerausweise entzogen werden (Abs. 6). Besondere Bestimmungen über den Entzug des Fahrlehrerausweises kann nötigenfalls der Bundesrat (nach Art. 24, Abs. 2, lit. c) erlassen. Im übrigen folgt aus Artikel 15, Absatz 1, dass ein Fahrlehrer, dem der Führerausweis entzogen ist, nicht als Begleiter von Fahrschülern wirken darf.

Keiner Erwähnung im Gesetz bedarf, dass in leichten Fällen eine Verwarnung an die Stelle des fakultativen Entzugs treten kann. Auch der bedingte Erlass eines fakultativen Entzugs ist möglich, ohne dass es hierfür einer besonderen Bestimmung bedürfte. Wo der Entzug dagegen zwingend vorgeschrieben ist, kann er nicht durch eine Verwarnung ersetzt oder bedingt erlassen werden.

Die Entzugsbehörden sollen sich auch von generalpräventiven Rücksichten leiten lassen. Aber die Massnahme, die in besonderer Weise der Abschreckung anderer dient, nämlich die Veröffentlichung des Namens von Fehlbaren, scheint uns so überwiegend Strafcharakter zu haben, dass sie nur das Ergebnis eines Strafverfahrens sein kann und deshalb in den Strafbestimmungen erwähnt wird (Art. 94).

Führerausweise müssen meistens nicht entzogen werden, weil den Führern die Kenntnis der Verkehrsvorschriften oder das fahrtechnische Können abgeht, sondern weil ihnen Vorsicht, Selbstkontrolle und Verantwortungsbewusstsein fehlen. Der zeitweilige Ausschluss eines solchen Führers aus dem Verkehr ist eine bloss negative Massnahme. Sollte nicht gleichzeitig versucht werden, durch

einen geeigneten Verkehrsunterricht das Verantwortungsbewusstsein des Betroffenen zu stärken und ihn zu der im Verkehr notwendigen Sorgfalt zu bewegen? In leichtern Fällen könnte die Pflicht zum Besuch eines solchen Verkehrsunterrichtes den Entzug des Ausweises ersetzen. Damit keine erfolgversprechende Möglichkeit zur Hebung der Verkehrsdisziplin ungenützt bleibt, enthält Artikel 24, Absatz 3, lit. e die Grundlage für die Einführung dieses Verkehrsunterrichts.

2. Abschnitt

Motorlose Fahrzeuge und ihre Führer (Art. 17–20)

Hinsichtlich der Fahrräder (Art. 17) enthält der Entwurf wenig Neuerungen. Über Bau und Ausrüstung soll der Bundesrat die nötigen Vorschriften aufstellen (Abs. 2). In Aussicht genommen ist die Einführung des roten Schlusslichtes, das in Verbindung mit einem Rückstrahler die Radfahrer besser schützt als eine noch so kräftige Reflexscheibe. Angesichts des grossen schweizerischen Fahrradbestandes wird das Schlusslicht allerdings wohl noch auf Jahre hinaus nur bei den neu in Verkehr kommenden Fahrrädern verlangt werden können. Im übrigen wird gewiss die Erkenntnis, dass das Schlusslicht dem Selbstschutz des Radfahrers dient, seine freiwillige Einführung fördern.

Eine systematische Prüfung der Fahrräder ist wegen ihrer grossen Zahl kaum möglich. Es muss den Kantonen überlassen werden, Fahrradprüfungen durchzuführen (Abs. 3), wie es die Umstände gestatten. Bei dieser Sachlage ist die Typenprüfung von Ausrüstungsgegenständen (Art. 13, Abs. 1), hauptsächlich der Beleuchtungseinrichtungen der Fahrräder, besonders wertvoll.

Das Fahrradkennzeichen (Abs. 1) wird mit der Neuregelung der Radfahrerversicherung (Art. 66) zu einem bundesrechtlichen Erfordernis für die Zulassung. Der Bundesrat wird Ausgestaltung und Anbringen der Kennzeichen regeln (Art. 24, Abs. 1, lit. h) und vor allem die Gültigkeitsdauer; diese ist wichtig für die Versicherung (Art. 66, Abs. 5) und zur Vermeidung von Doppelbesteuerung bei Fahrrädern (Art. 97, Abs. 3). Das kantonale Kennzeichen wird wie heute nur eine kleine Versicherungsnummer tragen.

Vorschriften für die übrigen motorlosen Fahrzeuge sind grundsätzlich Sache des kantonalen Rechts. Für den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr sind nur die Breite und die Beleuchtung anderer Fahrzeuge von besonderer Bedeutung. Von der gesetzlichen Breitebeschränkung für beladene Fahrzeuge auf 2,50 m (Art. 19) müssen Ausnahmen möglich sein, namentlich für Erntefahrzeuge und Spezialmaschinen, wie Mährescher usw. Über Lichter und Rückstrahler der motorlosen Strassenfahrzeuge erlässt der Bundesrat die nötigen Vorschriften (Art. 24, Abs. 2, lit. a). Die Kennzeichnung namentlich auch der nachts vom Felde kommenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge ist unerlässlich. Es wird wenigstens eine zweckmässige Rückstrahlvorrichtung verlangt werden müssen, wo ein Licht aus praktischen Gründen nicht oder nicht sofort gefordert werden kann.

Über die Person der Radfahrer schwieg sich das geltende Recht aus. Die Festlegung eines Mindestalters (Art. 18, Abs. 1) ist, wie die tägliche Erfahrung zeigt, nicht unnötig, aber schwierig. Mit Rücksicht auf Kinder mit langem Schulweg muss es niedriger angesetzt werden, als es aus reinen Überlegungen der Verkehrssicherheit wünschbar wäre. Im weitern werden Eltern und Schule dahin wirken müssen, dass Kinder sich nicht durch unnötiges Radfahren auf belebten Strassen selber gefährden. Der Verkehrsunterricht in der Schule vermittelt den jugendlichen Radfahrern die Kenntnis der Verkehrsregeln.

Wer sich wegen Krankheiten oder Gebrechen usw. nicht eignet, darf nicht radfahren. Bestehen Zweifel über die Eignung, so muss eine Prüfung Klarheit schaffen. Uneinsichtigen wird das Radfahren unter Androhung von Strafe formell verboten (Art. 18, Abs. 2).

Mehrere Kantone untersagten schon bisher die Verwendung eines Fahrrades vorübergehend den Radfahrern, die wiederholt oder in schwerer Weise die Verkehrsregeln übertraten. Um die heute möglichen Zweifel über die Vereinbarkeit dieser Massnahme mit dem Bundesrecht zu beseitigen, soll sie im neuen Gesetz geregelt werden (Art. 18, Abs. 3). Sie kann durch die Verpflichtung zum Besuch eines Verkehrsunterrichtes ergänzt oder ersetzt werden (Art. 24, Abs. 3, lit. e).

Die Fuhrleute (Art. 20) unterstehen dem kantonalen Recht. Zur Sicherung des Motorfahrzeug- und Fahrradverkehrs genügt es, dass Personen, die wegen Nichteignung zum Führen von Tierfuhrwerken andere gefährden würden, nötigenfalls durch formelles behördliches Verbot davon abgehalten werden.

3. Abschnitt

Gemeinsame Bestimmungen

Zuständigkeit (Art. 21)

Während das geltende Gesetz nur die Zuständigkeit zur Erteilung und zum Entzug der Ausweise ordnete, dehnt der Entwurf seine Regeln auf alle in den Zulassungsbestimmungen vorgesehenen Massnahmen aus (Abs. 1 und 2). Die bisherigen Zuständigkeitsvorschriften erfahren nur insofern eine Änderung, als auf Wunsch des Kantons Bern die Möglichkeit geschaffen wird (Art. 98, Abs. 6), die Motorfahrzeuge und Motorfahrzeugführer des diplomatischen Corps administrativ direkt dem Bund zu unterstellen. Ergänzend wird eine Regel (Art. 21, Abs. 3) aufgenommen für den Fall, dass ein Führer in der Schweiz keinen Wohnsitz oder ein Fahrzeug keinen festen Standort hat.

Der automobilistische Wohnsitz, der mit dem zivilrechtlichen nicht zusammenfallen muss, und der Standort können in der Verordnung definiert werden. Für Massnahmen, wie z. B. Nachtfahrbewilligungen, die erst durch die Vollziehungsvorschriften eingeführt werden, können diese auch die Zuständigkeit regeln. Schliesslich wird die Verordnung bestimmen, welche Folgen eintreten,

wenn die Regeln über die Zuständigkeit missachtet werden, z. B. wenn ein Führerausweis vom unzuständigen Kanton ausgestellt wird.

Umstritten ist die Frage, ob der Strafrichter zum Entzug des Führerausweises befugt sein soll. Eine ausschliessliche Zuständigkeit des Richters kommt allerdings nicht in Betracht; denn nicht selten muss ein Führerausweis z. B. wegen Krankheit des Inhabers zurückgezogen werden, ohne dass dieser sich strafbar gemacht hat. In solchen Fällen ist ein gerichtliches Entzugsverfahren nicht am Platz.

Soll der Richter ausschliesslich zuständig sein für den Entzug wegen Verletzung der Verkehrsregeln, Fahrens in angetrunkenem Zustand usw.? Auch hier liessen sich Doppelspurigkeiten und gegensätzliche Entscheide schwerlich vermeiden; denn häufig veranlassen Widerhandlungen eines Führers eine Überprüfung seiner Eignung, was zum administrativen Entzug führen könnte, obwohl der Richter den Entzug nicht für nötig erachten würde. Wichtiger aber ist, dass bei Zuständigkeit der Administrativbehörden in jedem Kanton nur eine Behörde entscheidet, während sich die richterlichen Entzüge in grösseren Kantonen auf eine Reihe von Gerichten unterer Instanz verteilen würden. Besser als das Gericht des Tatortes kann die Behörde des Wohnsitzkantons nicht nur Vorstrafen, sondern das ganze automobilistische Vorleben eines Fahrzeugführers kennen und berücksichtigen. Schliesslich wäre kaum zu verhindern, dass der Entzug nur noch bei schwerern Verkehrsdelikten verfügt und nach der Schuld des Täters bemessen würde. Widerhandlungen gegen die Verkehrsvorschriften werden ja, wenn kein schwerer Unfall eintritt, meistens auf dem Weg des Strafmandates oder Strafbefehls, d. h. in einem vereinfachten Verfahren, geahndet, das sich nicht für die Anordnung von Entzügen eignet. Wird aber ein eigentliches Gerichtsverfahren durchgeführt, so verstreicht zwischen Tat und Urteil in der Regel eine längere Zeit; der Führerausweis sollte jedoch möglichst bald nach der Tat entzogen werden. So würde der Entzug mehr zur Nebenstrafe und könnte seine Funktion als Sicherheitsmassnahme, der die grösste Bedeutung beizumessen ist, nicht mehr erfüllen. In Deutschland ist 1953 der Entzug von der Verwaltung weitgehend auf die Gerichte übertragen worden; seitdem soll die Zahl der Entzüge in einzelnen Bezirken stark zurückgegangen sein.

Schliesslich bliebe die Lösung übrig, dass Gerichte und Verwaltungsbehörden nebeneinander zum Entzug befugt wären. Die Präventivfunktion der administrativen Entzüge bliebe erhalten und die Gerichte könnten den Entzug als Nebenstrafe nach strafrechtlichen Gesichtspunkten anordnen. Doch die Verschiedenheit der leitenden Gesichtspunkte müsste zu gegensätzlichen Entscheidungen führen, sei es über die Anordnung des Entzuges als solche, sei es über seine Dauer. Unter einem solchen Zwiespalt, der voll zur Geltung käme, solange nicht die Verwaltung an den Entscheid des Richters gebunden wäre (oder umgekehrt), würde nicht nur die Institution des Entzugs, sondern auch die Rechtssicherheit leiden. Ohne die Bedeutung der Frage für die Gerichte zu verkennen, führen uns diese Überlegungen zum Schluss, dass die Verdoppelung

der Zuständigkeit für den Führerausweisentzug nicht erwünscht sein kann. An der heutigen Ordnung, die sich im grossen und ganzen bewährt hat, sollte daher nichts geändert werden (Art. 21, Abs. 1).

Verfahrenstragen (Art. 22)

Das Verfahren vor den kantonalen Verwaltungsbehörden ist durch das kantonale Recht zu ordnen. Doch sind einige bundesrechtliche Grundsätze wünschenswert. Das Antragsrecht der Kantone unter sich und gegenüber dem Bund (Abs. 2) besteht schon heute. Neu ist der Grundsatz (Abs. 1), dass die Verweigerung und der Entzug von Ausweisen und die einzelnen Personen auferlegten Verbote des Radfahrens oder Führens von Tierfuhrwerken dem Betroffenen schriftlich mitzuteilen und zu begründen sind. Dies erleichtert ihm die Ausübung des Beschwerderechts.

Dem Wesen des Führerausweises entspricht es, dass ein entzogener Ausweis wieder erteilt wird – gegebenenfalls nach einer neuen Führerprüfung –, wenn der Grund für den Entzug weggefallen ist. Bisher hatte der Betroffene jedoch nur die Möglichkeit der Beschwerde innert der gesetzlichen Frist unmittelbar nach dem Entzug. Unterliess er sie, so waren die kantonalen Behörden nicht verpflichtet, die Entzugsverfügung in Wiedererwägung zu ziehen. Gegen die Verweigerung der Wiedererwägung war keine Beschwerde gegeben. Artikel 22, Absatz 3, des Entwurfs gibt nun dem Betroffenen einen Anspruch auf einen neuen materiellen, aber nicht notwendigerweise positiven Entscheid, wenn der Entzug fünf Jahre gedauert hat. Ein ablehnender neuer Entscheid kann durch Beschwerde weitergezogen werden (Art. 23). Den neuen Entscheid soll richtigerweise die Behörde des Kantons treffen, wo der Betroffene zu dieser Zeit wohnt; denn sie ist am ehesten in der Lage, die tatsächlichen Verhältnisse abzuklären. Wenn der Betroffene den Wohnsitz gewechselt hat, ist jedoch der Kanton anzuhören, der die Massnahme verfügt hat (Abs. 4).

Beschwerden (Art. 23)

Nach geltendem Gesetz kann der Entscheid der kantonalen Regierung auf Entzug eines Ausweises an das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement weitergezogen werden; der Entscheid der Regierung über die Verweigerung eines Ausweises ist dagegen endgültig. Diese Verschiedenheit ist sachlich nicht gerechtfertigt und daher im Entwurf beseitigt.

Auch für Beschwerden gegen die Einreihung eines Fahrzeugs in eine der vom Bundesrat zu umschreibenden Kategorien und gegen Beanstandungen von Bau und Ausrüstung der Motorfahrzeuge ist eine Änderung angezeigt. Solche Verfügungen werden in Zukunft vor allem bei der Typenprüfung getroffen werden; hier ist die Beschwerde unmittelbar an das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement, das die Aufsicht über die Typenprüfungen führen wird, gegeben. Aber auch wenn die Verfügung von einer kantonalen Behörde ausgeht, ist eine Verkürzung des Instanzenzugs am Platz. Denn es ist immer ein Ent-

scheid über eine rein technische Frage, der zudem – anders als etwa beim Entzug des Führerausweises – nicht nur für den jeweiligen Einzelfall, sondern von vorneherein für alle Fahrzeuge des gleichen Typs oder gar der gleichen Kategorie massgebend sein wird. Daher soll das Justiz- und Polizeidepartement als erste und zugleich als letzte Beschwerdeinstanz entscheiden.

Im übrigen übernimmt Artikel 23 die Lösung des geltenden Rechtes und sieht von der Einführung der Verwaltungsgerichtsbarkeit auf diesem Gebiet ab. Es sind nicht in erster Linie Rechtsfragen zu entscheiden, sondern entweder ausschliesslich technische, wie bei der Zulassung von Fahrzeugen zum Verkehr, oder doch vorwiegend praktische Zweckmässigkeits- und Ermessensfragen, wie bei der Verweigerung oder beim Entzug des Führerausweises. Im formloseren Verwaltungsverfahren können besser nachträgliche Ermittlungen angestellt, Fachleute beigezogen, Entscheidungen vorübergehend ausgesetzt oder nachträgliche Änderungen einer Massnahme vorbehalten werden. Man kann schliesslich nicht einwenden, die Verwaltung sei Richter in eigener Sache, hat doch das Departement hier Verfügungen von ausserhalb der Bundesverwaltung stehenden, meistens kantonalen Behörden, zu überprüfen.

Ausführungsvorschriften (Art. 24)

Absatz 1 ermächtigt den Bundesrat, gewisse Arten von Motorfahrzeugen und Anhängern und deren Führer, namentlich von formellen Erfordernissen der Zulassung (Prüfung, Ausweise, Kontrollschilder) auszunehmen. Fahrräder mit Hilfsmotor und motorisierte Handwagen (lit. a) sollen weitgehend den gewöhnlichen Fahrrädern oder Handwagen gleichgestellt werden können. Bei den Fahrrädern mit Hilfsmotor wird jedoch ein Mindestalter für den Führer festzusetzen und es werden Massnahmen für die Lärmbekämpfung nötig sein.

Bei den Fahrzeugen im Dienste des Militärs (lit. b) kann auf die Typenprüfung verzichtet werden; es muss auch möglich sein, in bestimmten Fällen von Ausweisen und Kontrollschildern abzusehen, so namentlich bei der Überführung stillgelegter stellungspflichtiger Motorfahrzeuge. Angehörige der motorisierten Truppen in Uniform sollen ohne Führerausweis Militärmotorfahrzeuge führen dürfen. Mit dem allgemeinen Ausdruck «Militär» sind sowohl die Armee als auch die Militärverwaltung gemeint.

Gegensätzliche Wünsche bestehen hinsichtlich der künftigen Rechtsstellung der Landwirtschaftstraktoren. Weil diese Fahrzeuge auf unsern Strassen stark in Erscheinung treten, wird auf der einen Seite ihre Gleichstellung mit den übrigen Motorfahrzeugen verlangt. In der Landwirtschaft dagegen besteht die Auffassung, dass die Traktoren, die das Pferd ersetzen und erfahrungsgemäss auf der Strasse verhältnismässig wenig Unfälle verursachen, ohne besondere Formalitäten sollten verwendet werden können. Es ist ein vernünftiger Ausgleich anzustreben. Kontrollschilder und Ausweise haben die meisten Kantone von sich aus für Landwirtschaftstraktoren bereits eingeführt, einzelne auch die Fahrzeugprüfung. Vorschriften werden namentlich zum Schutz der Mitfahrer

auf Traktoren und Anhängewagen nötig sein. Wenn ein Mindestalter (15 oder 16 Jahre) festgelegt und die Möglichkeit geschaffen wird, ungeeigneten Personen die Führung von Landwirtschaftstraktoren zu untersagen, scheint uns ein Verzicht auf den Führerausweis möglich zu sein. Die Kenntnis der Verkehrsregeln wird den angehenden Führern von Landwirtschaftstraktoren durch den Verkehrsunterricht in der Schule vermittelt.

Bei langsam fahrenden Arbeitsmaschinen waren Fahrer- und Fahrzeugausweis und Kontrollschilder bisher nicht erforderlich. Man wird auch in Zukunft weitgehend hierauf verzichten können; ebenso bei langsam fahrenden Motorkarren (lit. *d*).

Der weitere Inhalt des Artikels 24 ist bereits erörtert worden. Zu erwähnen ist nur noch die Kompetenz des Bundesrates zum Erlass von Vorschriften über das Vermieten von Motorfahrzeugen an Selbstfahrer (Abs. 3, lit. *d*); es ist mindestens eine gewisse Kontrolle über diese Fahrer anzustreben.

3. Titel

Verkehrsregeln

Bisher befanden sich die Verkehrsregeln teils im Gesetz, teils in der Verordnung. Um der Übersichtlichkeit willen ist beantragt worden, sie vollständig in die Verordnung zu verweisen. Wegen ihrer Tragweite und wegen ihres praktischen Zusammenhanges mit den Haftpflicht- und Strafbestimmungen gehören jedoch Grundsätze über das Verhalten im Verkehr, die jedem Strassenbenützer, namentlich jedem Fahrzeugführer, geläufig sein müssen, in das Gesetz.

Am Anfang des Titels steht eine Grundregel (Art. 25). Der Gedanke des Absatzes 1 stammt aus dem internationalen Abkommen von 1949 über den Strassenverkehr; er verpflichtet alle Verkehrsteilnehmer, andere nicht zu behindern oder zu gefährden. Von Bedeutung ist diese Bestimmung namentlich für Situationen, für die keine bestimmte Regelung besteht. Absatz 2 verlangt besondere Vorsicht gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten, bei denen man ja nicht darauf zählen darf, dass sie die Vorschriften beachten. Wo Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein anderer Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird, muss man nötigenfalls auf eigene Rechte verzichten, um einen Unfall zu verhüten.

1. Abschnitt

Regeln für alle Strassenbenützer

Die Pflicht, Signale und Markierungen zu befolgen (Art. 26, Abs. 1), verleiht den durch Signale angezeigten kantonalen Verkehrsbeschränkungen die bis jetzt fehlende bundesrechtliche Sanktion: Die Missachtung der Signale wird nach Bundesrecht zu bestrafen sein. Unter Weisungen der Polizei sind zu verstehen mündliche Weisungen unmittelbar im Verkehr, aber auch die Zeichen

der Verkehrspolizei. Allgemeine Anordnungen der Polizeibehörden fallen dagegen unter Artikel 4 des Gesetzes. Wem im Verkehr Polizeifunktionen zukommen, bestimmt sich nach kantonalem Recht; es können auch z. B. Feuerwehr- oder Sekuritasleute sein, die zur Regelung des Verkehrs herangezogen werden. Auch die Strassenpolizei der Armee ist Polizei im Sinne von Artikel 26, Absatz 1. Über die Kennzeichnung der Verkehrspolizei kann der Bundesrat (nach Art. 53, Abs. 4, lit. a) im Einvernehmen mit den Kantonen Vorschriften erlassen.

Das Vorrecht, das die Feuerwehrmotorfahrzeuge im Verkehr schon bisher hatten, muss wegen der heutigen Verkehrsdichte auch den Polizei- und Sanitätsmotorfahrzeugen verliehen werden (Art. 26, Abs. 2). Der Kreis dieser Fahrzeuge wird in der Verordnung näher zu bestimmen sein. Die Verantwortung ihrer Führer richtet sich nach Artikel 93, Ziffer 4. Über die besondern Warnsignale erlässt der Bundesrat Vorschriften (Art. 24, Abs. 2, lit. f).

Der Grundsatz für das Verhalten an Bahnübergängen (Art. 27) wird der Vollständigkeit halber aus dem Bahnpolizeigesetz von 1878 in das Strassenverkehrsgesetz übernommen.

2. Abschnitt

Regeln für den Fahrverkehr

I. Allgemeine Fahrregeln

Betriebssicherheit (Art. 28) verlangte das Bundesrecht bisher nur von den Motorfahrzeugen; sie ist aber auch bei Fahrrädern und andern motorlosen Fahrzeugen notwendig. Sie bestimmt sich für Motorfahrzeuge und Fahrräder nach den eidgenössischen Zulassungsvorschriften, für die andern Fahrzeuge nach kantonalem Recht. Wo kantonale Bestimmungen fehlen, ist unmittelbar Artikel 28 anzuwenden. Hinsichtlich der Verantwortung für fehlende Betriebssicherheit sei auf Artikel 86 verwiesen.

Zu den Sicherheitsvorschriften des Artikels 29 über die Beförderung von Personen und Waren und das Mitführen von Anhängern sind einlässliche Ausführungsvorschriften nötig. Über die Beförderung gefährlicher Waren auf der Strasse wird gegenwärtig eine internationale Regelung vorbereitet, die sich an die entsprechenden Eisenbahnvorschriften anlehnt. Beim Erlass der Ausführungsvorschriften sind die verfassungsmässigen Grenzen der Bundeskompetenz zu beachten: Gesundheitspolizeiliche Transportvorschriften kann der Bund gestützt auf Artikel 69^{bis} der Bundesverfassung für alle Fahrzeugarten erlassen. Vorschriften über die Beförderung feuer- und explosionsgefährlicher Waren können gestützt auf Artikel 37^{bis} der Bundesverfassung aufgestellt werden, in erster Linie also, soweit der Transport mit Motorfahrzeugen geschieht. Da die Sicherheit des Motorfahrzeug- und Fahrradverkehrs aber auch in Frage steht, wenn z. B. Explosivstoffe mit motorlosen Fahrzeugen befördert werden, sind auch dafür bundesrechtliche Vorschriften möglich. Tiertransporte unterstehen dem Bundesrecht, wenn sie mit Motorfahrzeugen durchgeführt werden.

Die Regel über das Beherrschen des Fahrzeugs (Art. 30, Abs. 1) ist – im Gegensatz zu Artikel 25 des geltenden Gesetzes – von jener über die Geschwindigkeit losgelöst; denn sie kann nicht nur durch zu schnelles Fahren verletzt werden, sondern z. B. auch durch unsachgemässes Bedienen des Fahrzeugs wie Loslassen der Lenkung, Befahren von starken Gefällen im direkten Gang und dergleichen. Die Pflicht zum Beherrschen des Fahrzeugs besteht im Rahmen der allgemeinen Vorsichtspflichten: Was der Fahrzeugführer nicht voraussehen und nicht verhindern konnte, z. B. ein plötzliches Versagen der Lenkung, darf ihm nicht zur Last gelegt werden.

Absatz 2 von Artikel 30 verbietet das Führen von Fahrzeugen allen Personen, die wegen ihres Zustandes nicht fahrfähig sind. Am häufigsten ist, neben der Übermüdung, die Angetrunkenheit. Das Motorfahrzeuggesetz hat diesen Begriff eingeführt, um zum Ausdruck zu bringen, dass nicht erst die offensichtliche Trunkenheit, sondern hauptsächlich das durch den Wegfall von Hemmungen gekennzeichnete Vorstadium ein sicheres Führen von Fahrzeugen ausschliesst. Diese Überlegungen bleiben weiterhin gültig. Entgegen vereinzelt anderslautenden Vorschlägen muss daher der Begriff der Angetrunkenheit beibehalten werden.

Die Vorschriften über die Fahrgeschwindigkeit (Art. 31) werden zunächst dahin ergänzt, dass die Geschwindigkeit auch an die Sichtverhältnisse und die Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung angepasst werden muss (Abs. 1). Andererseits wird nicht mehr vorgeschrieben, die Geschwindigkeit vor frei überblickbaren Strassenverzweigungen zu mässigen, worunter sowohl Kreuzungen als auch Einmündungen und Strassengabelungen zu verstehen sind. Den Fussgängern hat das geltende Recht den Vortritt gegeben, wenn sie sich beim Herannahen eines Motorfahrzeugs schon auf dem Fussgängerstreifen befinden. Doch wenn Fahrzeug auf Fahrzeug folgt, ist dieses «Vortrittsrecht» nutzlos. Um die Fahrzeugführer nötigenfalls zum Anhalten, namentlich vor Fussgängerstreifen, zu veranlassen, werden sie verpflichtet, den Fussgängern das Überqueren der Fahrbahn in angemessener Weise zu ermöglichen (Abs. 3). Ob nach englischem Muster sogenannte «Zebrastreifen» einzuführen sind, auf denen die Fussgänger vor den Fahrzeugen den Vortritt haben, wird bei der Vorbereitung der Ausführungsvorschriften zu prüfen sein. Die Pflicht, bei Haltstellen öffentlicher Verkehrsmittel auf die ein- und aussteigenden Personen Rücksicht zu nehmen, ist wichtig genug, um ausdrücklich festgehalten zu werden.

Zahlenmässige Geschwindigkeitsgrenzen für schwere Motorwagen und Anhängerzüge sind unerlässlich; die heutigen Grenzen müssen jedoch erhöht werden. Für leichte Motorwagen und Motorräder wünschen viele Leute eine Geschwindigkeitsgrenze namentlich in den Ortschaften. Der Nutzen einer solchen Massnahme ist aber umstritten. In vielen Ortschaften leidet die Bevölkerung in erster Linie unter der Dichte des Verkehrs; nur Umfahrungsstrassen können hier Abhilfe schaffen. An andern Orten müssen die Sichtverhältnisse verbessert, Trottoirs oder Verkehrsinseln angelegt werden usw. Eine allgemeine Geschwin-

digkeitsgrenze müsste verhältnismässig hoch angesetzt werden, beispielsweise auf 50 km/Std.; das wäre in vielen Ortschaften und angesichts der wechselnden Verkehrs- und Witterungsverhältnisse zu manchen Zeiten übersetzt. Der Fahrzeugführer, der seiner Vorsichtspflicht nachkommen will, muss vielfach langsamer fahren. Die Unterscheidung zwischen «innerorts» und «ausserorts» ist problematisch; Ausfallstrassen aus grossen Städten verlaufen oft über viele Kilometer «innerorts»: Soll hier der Verkehr über weite Strecken gebremst werden? Eine allgemeine Geschwindigkeitsgrenze würde vorläufig wegen Fehlens der Kontrolle toter Buchstabe bleiben. Die Mehrzahl der Kantone war bisher nicht imstande, eine den heutigen Erfordernissen genügende Verkehrspolizei aufzubauen. Die vorhandene Mannschaft darf nicht durch schematische Geschwindigkeitskontrollen von einer für die Verkehrssicherheit nützlicheren Arbeit auf der Strasse abgehalten werden. An eine Begrenzung der Geschwindigkeit ausserorts ist für absehbare Zeit nicht zu denken. Für den Innerortsverkehr ist eine Geschwindigkeitsgrenze in Aussicht zu nehmen für den Fall, dass nicht mit andern Mitteln mehr erreicht wird. Damit die Lösung der Entwicklung und den Erfahrungen angepasst werden kann, soll sie nicht im Gesetz festgelegt, sondern wie es Artikel 31, Absatz 4, vorsieht, dem Bundesrat überlassen werden, der die Frage in Föhlung mit den Kantonen weiterverfolgen wird.

II. Einzelne Verkehrsvorgänge

Die Bestimmungen des Artikels 32 über das Rechtsfahren (Abs. 1) und die Sicherheitslinien (Abs. 2) sowie über den Abstand von andern Strassenbenützern (Abs. 4) sind aus dem bisherigen Recht übernommen. Bedeutsam ist die Neuerung (Abs. 3), dass der Fahrzeugführer, der die Fahrtrichtung ändern will, nicht nur auf den Gegenverkehr, sondern auch auf die ihm nachfolgenden Fahrzeuge Rücksicht nehmen muss. Die Abstandsregel von Absatz 4 wird in den Ausführungsvorschriften namentlich dahin zu ergänzen sein, dass schwere Motorwagen sich nicht dicht aufgeschlossen, sondern nur mit grössern Abständen folgen dürfen.

Als Überholen (Art. 33) gilt das Vorbeifahren an Fahrzeugen, Fussgängern, Reitern, Tieren, die sich in gleicher Richtung bewegen, und an Hindernissen, die sich für den Fahrzeugführer auf der rechten Strassenseite befinden. Das Überholen an übersichtlichen Strassenverzweigungen wird gestattet, sofern kein Vortrittsberechtigter gestört wird (Abs. 3). Fahrzeuge, die zum Abbiegen nach links «eingespurt» oder «vorsortiert» haben (vgl. Art. 34), sind entgegen der allgemeinen Regel rechts zu überholen (Abs. 5); das hat sich schon weitgehend eingelebt. Diesen, die Flüssigkeit des Verkehrs fördernden Erleichterungen stehen um der Sicherheit willen neue Pflichten gegenüber. Im Kolonnenverkehr darf nur überholen, wer rechtzeitig wieder einbiegen kann (Abs. 2). Nicht überholt werden dürfen Fahrzeuge, deren Führer die Absicht des Linksabbiegens anzeigt, sowie solche, die vor Fussgängerstreifen anhalten, um den Fussgängern die Fahrbahn freizugeben (Abs. 4). Als weitere Neuerung wird

ausdrücklich festgelegt, dass der Fahrzeugführer, der überholt wird, seine Geschwindigkeit nicht erhöhen darf (Abs. 6).

Das Einspuren (Art. 34, Abs. 1) ist bei uns in den letzten Jahren zuerst an einzelnen Strassenverzweigungen durch Fahrbahnmarkierungen eingeführt worden, allmählich aber auch an den andern Kreuzungen, Gabelungen und Einmündungen üblich geworden. Ausländische Gesetzgebungen und auch das internationale Abkommen von 1949 schreiben es für alle Strassenverzweigungen vor. Es ist in der Tat weniger gefährlich, wenn der «Linksabbieger» auf einer breiten Strasse frühzeitig gegen die Strassenmitte hält, als wenn er im letzten Moment, vielleicht unvermutet, nach links schwenkt.

Die Bestimmungen über den Vortritt (Art. 34, Abs. 2 bis 4) sind gegenüber dem geltenden Gesetz ergänzt durch die von den Gerichten entwickelte Regel, wonach der Führer, der sein Fahrzeug in den Verkehr einfügen will, kein Vortrittsrecht hat. Lebhaft ist vor einiger Zeit der Vortritt von links befürwortet, aber auch abgelehnt worden. Praktische Erfahrung fehlt, da sich kein Staat zu einer solchen Änderung entschliessen konnte. Für die Schweiz kommt sie daher schon wegen des internationalen Verkehrs nicht in Frage.

In Aussicht genommen ist dagegen für den Vollzug des Gesetzes die Einführung von Hauptstrassen mit Vortrittsrecht innerorts; zu denken ist beispielsweise an die grossen Verkehrsadern in den Städten vom Stadtrand bis gegen den Stadtkern zu. Im Ausland sind damit gute Erfahrungen gemacht worden. Doch müssen die Hauptstrassen mit Vortrittsrecht deutlicher gekennzeichnet werden mit Tafeln nach dem Muster des Signalprotokolls von 1949. Die Hauptstrassen sind (nach Art. 53, Abs. 3) vom Bundesrat nach Anhören der Kantone zu bezeichnen.

Da im dichten Verkehr die Abstände zwischen den sich folgenden Fahrzeugen sehr knapp werden, muss beim Anhalten (Art. 35, Abs. 1) auf die nachfolgenden Fahrzeuge Rücksicht genommen, d. h. es darf nicht brüsk gestoppt werden, ausser wo es die Not gebietet. Die Fahrzeuge sind vor dem Verlassen so zu sichern (Art. 35, Abs. 3), dass sie sich nicht von selbst in Bewegung setzen können, Motorfahrzeuge so gut als möglich auch gegen Entwendung (vgl. Art. 71, Abs. 1).

An den Regeln über das Verhalten gegenüber Strassenbahnen (Art. 36) ist neu, dass die fahrende Strassenbahn links überholt werden darf, nicht nur, wenn der Raum auf ihrer rechten Seite an sich zu schmal ist, sondern auch wenn er breit genug wäre, aber z. B. durch parkierte Fahrzeuge versperrt ist (Abs. 2). Die allgemeinen Vorschriften über das Überholen (Art. 33) gelten auch für das Überholen der Strassenbahn. Schliesslich werden die Fahrzeugführer darauf aufmerksam gemacht, dass die links fahrende Strassenbahn nötigenfalls links zu kreuzen ist (Abs. 4).

III. Sicherungsvorkehren

Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs erfordern, dass die Strassenbenützer einander ihre Absichten rechtzeitig und unmissverständlich zu erkennen geben.

Darum verlangt Artikel 37 die Zeichengebung für jede Richtungsänderung. Darunter sind die Fahrmanöver zu verstehen, bei denen ein Fahrzeug den von ihm bisher eingehaltenen Strassenstreifen verlässt. Wo dagegen die Strasse selbst keine andere Wahl lässt, z. B. in Kurven, ist selbstverständlich kein Zeichen nötig. Neu ist vor allem die Pflicht, die durch das Überholen bedingten Richtungsänderungen anzuzeigen.

Einem häufigen Irrtum tritt die neue Vorschrift entgegen, wonach der Fahrzeugführer sich nicht mit der Zeichengebung begnügen darf, sondern trotzdem umsichtig fahren muss (Abs. 2).

Warnsignale (Art. 38) sind wie bisher nur zu geben, wenn es die Sicherheit des Verkehrs erfordert. Die Bestimmungen über die Fahrzeugbeleuchtung (Art. 39) erhalten die durch das internationale Abkommen von 1949 geforderte Ergänzung, dass kein Fahrzeug vorn rote oder hinten weisse Lichter oder Rückstrahler tragen darf; doch kann der Bundesrat Ausnahmen vorsehen, z. B. weisse Rückfahrlichter gestatten.

Das Verbot von Belästigungen (Art. 40) ist wichtig vor allem für die Lärmbekämpfung. Untersagt wird nicht nur, wie bisher, übermässiger, sondern aller vermeidbare Lärm, Staub, Rauch oder Geruch. Daraus ergibt sich auch, dass zum Schutz der Nachtruhe entsprechend langsam gefahren werden muss. Vom Verbot der Verwendung von Lautsprechern auf Motorfahrzeugen müssen gewisse Ausnahmen gestattet werden, z. B. für die Fahrzeuge der Verkehrspolizei.

IV. Regeln für besondere Strassenverhältnisse

Die Bestimmungen über die Verkehrstrennung (Art. 41) verweisen die verschiedenen Arten von Strassenbenützern auf die für sie bestimmten Strassen und Wege. Motorfahrzeuge und Fahrräder dürfen keine Wege befahren, die nicht für sie bestimmt sind, sondern beispielsweise für die Fussgänger (Abs. 1). Dieses Verbot lässt Abstufungen zu, gibt es doch Wege, die sich z. B. nicht für schwere Lastwagen, wohl aber für Fahrräder eignen. Unumgängliche Fahrten auf ungeeigneten Wegen, z. B. solche zur Hilfeleistung, können nicht als ausgeschlossen gelten; doch wird dabei besonders vorsichtig zu fahren sein.

Trottoir und Radweg (Abs. 2) lassen sich nur dem Grundsatz nach den Fussgängern bzw. Radfahrern vorbehalten. Trottoirs müssen von Fahrzeugen zum Überqueren, in besondern Fällen sogar zum Stationieren und Parkieren benützt werden können, sofern für die Fussgänger genügend Raum bleibt. Den Radweg müssen die Radfahrer, wo Trottoirs fehlen, mit den Fussgängern teilen. Auch hier muss der besonders vorsichtig sein, der sich auf dem Weg bewegt, der grundsätzlich andern Strassenbenützern vorbehalten ist.

Für Autobahnen (Abs. 3) war dem Bundesrat schon bisher die Befugnis eingeräumt, besondere Verkehrsregeln zu erlassen. Im Gesetz wird neu der Grundsatz festgelegt, dass nur Motorfahrzeuge Autobahnen benützen dürfen und dass die Zufahrt nur an den dazu bestimmten Stellen gestattet ist. Motor-

fahrzeuge mit geringer Geschwindigkeit, z. B. Landwirtschaftstraktoren, die den Verkehr hemmen würden, können von der Benützung der Autobahnen ausgeschlossen werden.

Auf Strassen mit mehreren markierten Fahrstreifen und beim Nebeneinanderfahren von Fahrzeugkolonnen in gleicher Richtung (Art. 42) stellt der Wechsel des Fahrstreifens oder der Kolonne ein Manöver dar, das den Verkehr unter Umständen erheblich stören kann. Es darf daher nur ausgeführt werden, wenn der Fahrzeugführer sich vergewissert hat, dass er niemanden gefährdet; dagegen lässt sich im dichten Verkehr eine gewisse Behinderung anderer Fahrzeuge kaum vermeiden.

Auf steilen Strassen und Bergstrassen (Art. 43) ist, wie sich aus Artikel 31 ergibt, langsam zu fahren. Besonders wichtig ist, dass beim Abwärtsfahren durch die Wahl eines niedrigen Ganges, Einschalten der Motorbremse usw. die Wirksamkeit der eigentlichen Bremsenrichtungen erhalten bleibt. Wo das Kreuzen zweier Fahrzeuge schwierig ist, muss vor allem das abwärtsfahrende Fahrzeug anhalten; ihm fällt das Wiederanfahren leichter.

V. Besondere Fahrzeugarten

Unter den Regeln für die Radfahrer (Art. 44) ist jene über das Nebeneinanderfahren (Abs. 2) umstritten. Der vielfach geäußerte Wunsch, dass Radfahrer immer einer hinter dem andern fahren sollten, lässt sich nicht verwirklichen; bei dichtem Fahrradverkehr zu Stosszeiten müssen zwei Radfahrer nebeneinander fahren können. Die Verkehrsverhältnisse können das Nebeneinanderfahren jedoch zu einer Gefahr für die Radfahrer selbst und zu einer unangemessenen Behinderung des übrigen Verkehrs werden lassen, namentlich bei regem Motorfahrzeugverkehr auf Überlandstrassen und besonders in der Nacht. Im übrigen müssen paarweise fahrende Radfahrer vorübergehend hintereinanderfahren, wenn sich schneller fahrende Fahrzeuge ankündigen (Art. 33, Abs. 6).

Wo der Verkehr durch Signale, Polizei, Bahnschranken usw. angehalten wird, sollen die Radfahrer ihren Platz in der Fahrzeugreihe beibehalten (Abs. 3); durch Vordrängen würden sie den Motorfahrzeugverkehr an der freien Weiterfahrt hindern und zu Verkehrsstockungen und Überholmanövern zwingen.

Die Führer von Strassenbahnen (Art. 45) sind schon jetzt zur Befolgung der Zeichen der Verkehrspolizei und der Verkehrsregelungssignale verpflichtet, im übrigen an die Betriebsreglemente ihrer Unternehmung gebunden. Wegen der heutigen Verflechtung der verschiedenen Verkehrsarten verpflichtet der Entwurf die Strassenbahnführer zur sinngemässen Beachtung der Strassenverkehrsregeln, die auch für Strassenbahnen durchführbar sind. Dabei versteht es sich von selbst, dass die Vorschriften der Eisenbahngesetzgebung über Bau und Ausrüstung der Fahrzeuge nicht berührt werden. Richtungsanzeiger an Strassenbahnen sollen nächstens (auf Grund der Eisenbahngesetzgebung) vorgeschrieben werden. Wenn sie einmal eingeführt sind, müssen sie gemäss Artikel 37 des Entwurfs verwendet werden.

3. Abschnitt

Regeln für den übrigen Verkehr

Die Fussgänger haben die für alle Strassenbenützer geltenden Regeln der Artikel 25 bis 27 natürlich auch zu beachten. Was darüber hinaus für sie vorgeschrieben werden muss, wird unverändert aus dem geltenden Gesetz übernommen (Art. 46). Doch sollen sie künftig auf Strassen ohne Trottoir immer am Strassenrand gehen und nicht (wie bisher) nur «auf unübersichtlichen Strecken oder wenn Motorfahrzeuge herannahen»; die Gefahr liegt ja gerade darin, dass der Fussgänger von einem unbemerkt herangekommenen Motorfahrzeug überrascht werden kann.

Einzelne kantonale Gesetze verpflichteten bisher den Fussgänger, rechts zu gehen. Doch ist der Fussgänger am linken Strassenrand im allgemeinen weniger gefährdet; besonders nachts sollte er sich an den linken Strassenrand halten. Hat er aber links keine und rechts gute Ausweichmöglichkeit, so ist der rechte Strassenrand vorzuziehen. Es kommt also wesentlich auf die örtlichen Verhältnisse an. Darum stellt der Entwurf den Fussgängern die Wahl der Strassenseite frei.

Wichtig ist, dass der Fussgänger nach dem Entwurf – im Gegensatz zum geltenden Gesetz – wirklich verpflichtet ist, die für ihn geltenden Verkehrsregeln zu beachten. Für Widerhandlungen kann auch er, wie die andern Strassenbenützer, nach Artikel 83 bestraft werden. Die ständig sich mehrenden Gefahren auf der Strasse lassen es – vor allem zum Schutz des Fussgängers selber – nicht mehr verantworten, gewissermassen seinem Gutdünken anheimzustellen, ob er die wenigen und einfachen Regeln beachten will oder nicht.

Für das Führen von Tieren auf den Strassen (Art. 47) beschränkt sich der Entwurf auf wenige Grundsätze. Ausser der Beachtung der für alle Strassenbenützer geltenden Vorschriften (Art. 25–27) wird nur verlangt, dass Reiter und Führer einzelner Tiere sich an den rechten Strassenrand halten, während Herden so geführt werden sollen, dass die linke Strassenseite möglichst für den übrigen Verkehr frei bleibt. Im übrigen gehört Vieh nicht unbewacht auf die Strasse. Wo aber, wie im Berner Jura, Weidegebiete nach altem Recht und Brauch gegen die Strasse nicht abgezäunt sind, ist dies durch Signale anzuzeigen.

4. Abschnitt

Verhalten bei Unfällen

Wie das geltende Gesetz bezieht sich Artikel 48 nur auf Unfälle, an denen ein Motorfahrzeug oder ein Fahrrad beteiligt ist. Neu werden die an Unfällen Beteiligten verpflichtet, die für den Verkehr gebotenen Sicherungen zu treffen, sei es auch nur durch Handzeichen für die der Unfallstelle sich nähernden Fahrzeuge. Neu ist auch das Gebot, bei der Tatbestandsaufnahme mitzuwirken.

Sind Personen verletzt, so müssen ihnen nicht nur die am Unfall beteiligten Personen Hilfe leisten, sondern, soweit es zumutbar ist, auch Unbeteiligte; der

Entwurf bekräftigt damit die in den meisten kantonalen Einführungsgesetzen zum Strafgesetzbuch niedergelegte Pflicht Dritter zur Hilfeleistung. Die Beteiligten dürfen die Unfallstelle nicht ohne Zustimmung der Polizei verlassen. Diese Zustimmung kann aber, namentlich in leichten Fällen, auch telephonisch erteilt werden. Für leichte Fälle kann die Zustimmung den Führern von Fahrzeugen der öffentlichen Verkehrsbetriebe und der Feuerwehr von vorneherein gegeben werden, um ungerechtfertigte Stockungen im städtischen Verkehr zu vermeiden.

Bei Unfällen mit bloss Sachschaden soll die Polizei, damit sie nicht unnötig mit Bagatellfällen belastet wird, nur benachrichtigt werden, wenn der Geschädigte nicht erreichbar ist. Von Unfällen auf Bahnübergängen ist möglichst schnell die Bahnverwaltung zu benachrichtigen, damit die nötigen Sicherheitsmassnahmen getroffen und, wenn nötig, Züge angehalten werden können.

5. Abschnitt

Sportliche Veranstaltungen, Versuchsfahrten

Bisher war nur für sogenannte Wettfahrten, in Zukunft soll dagegen für alle motor- und radsportlichen Veranstaltungen auf öffentlichen Strassen die Bewilligung der Kantone nötig sein, deren Gebiet befahren wird; dies wegen des dichteren Verkehrs und der zunehmenden Zahl dieser Veranstaltungen. Die Erteilung der Bewilligung wird an strengere Voraussetzungen geknüpft: Die Fahrt darf den allgemeinen Verkehr nicht übermässig behindern, und die Veranstalter müssen für eine einwandfreie Durchführung Gewähr bieten. Im übrigen enthalten die Artikel 49 und 50 die bisherige Regelung.

6. Abschnitt

Durchführungsbestimmungen

Die Polizei hat auf der Strasse eine schwierige Aufgabe. Sie darf sich nicht damit begnügen, nach Unfällen einzugreifen, sondern soll den Unfällen vorbeugen. Vor allem müssen die Verkehrsgefährdungen festgestellt und gehandelt werden, die nur wegen eines glücklichen Zufalles nicht mit einem Unfall enden. Man darf auch kleinere Verstösse gegen die Verkehrsordnung nicht dulden, sondern muss einschreiten, wenigstens mit Ermahnung oder Verwarnung.

Die Verkehrssicherheit auf unsern Strassen hängt vor allem davon ab, ob die Verkehrsvorschriften von den Strassenbenützern befolgt und von der Polizei durchgesetzt werden. Von grosser Bedeutung ist daher, ob Kantone und Gemeinden imstande sind, den Bestand der Verkehrspolizei entsprechend den heutigen Erfordernissen zu vermehren, die Organe gründlich auszubilden und mit modernen Hilfsmitteln zu versehen.

Um die Wirkung der polizeilichen Verkehrsüberwachung zu steigern, das Verfahren zu vereinfachen und die Gerichte zu entlasten, hat die Polizei in verschiedenen fremden Staaten nicht nur die Aufgabe Widerhandlungen anzuzeigen,

sondern sie darf in leichtern Fällen an Ort und Stelle kleine Bussen oder sogenannte gebührenpflichtige Verwarnungen aussprechen, unter Vorbehalt gerichtlicher Beurteilung auf Verlangen des Verkehrssünders. Ansätze zu einem solchen Verfahren sind auch bei uns in mehreren Kantonen vorhanden. Ob das Strafprozessrecht nicht mit Vorteil und zum Nutzen der Verkehrssicherheit in dieser Richtung auszubauen wäre, wird von den Kantonen zu prüfen sein.

Das Strassenverkehrsgesetz hat zu bestimmen, unter welchen Voraussetzungen die Polizei am Ort der Widerhandlung von sich aus Ausweise und Kontrollschilder einziehen kann. Artikel 51, Absatz 1, stellt nur die Ausführung des allgemeinen Grundsatzes dar, dass die Polizei Störungen und unmittelbare Gefährdungen der öffentlichen Ordnung und Sicherheit mit angemessenen Mitteln zu verhindern hat. Absatz 2 geht in der gleichen Richtung einen Schritt weiter, indem er die Polizei ermächtigt, den Führerausweis an Ort und Stelle einem Fahrzeugführer abzunehmen, der sich durch grobe Verletzung wichtiger Verkehrsregeln als besonders gefährlich erwiesen hat, selbst wenn kein Unfall eingetreten ist. Zweckmässig angewendet stellt diese Massnahme eine wirksame Waffe dar gegen die Rücksichtslosigkeiten einer kleinen Minderheit von Motorfahrzeugführern, die immer wieder allgemeine Entrüstung hervorrufen und die verantwortungsbewussten Automobilisten und Motorradfahrer mit Sorge erfüllen. Den Polizeiorganen werden für die Anwendung dieser Befugnis genaue Anweisungen zu geben sein. Um keine Gefahr für die Rechtssicherheit aufkommen zu lassen, bestimmt Absatz 3, dass die von der Polizei abgenommenen Ausweise in allen Fällen sofort der Entzugsbehörde zu übermitteln sind. Diese hat unverzüglich einen, je nach dem Sachverhalt vielleicht nur provisorischen, aber beschwerdefähigen Entzugsentscheid zu treffen oder den Ausweis zurückzugeben. Schliesslich besteht die Meinung, dass die Polizeiorgane, die einen Ausweis abnehmen, dem Führer unter Umständen die Beendigung der Fahrt in geeigneter Weise gestatten können.

Die Blutprobe (Art. 52) veranlasst häufig Diskussionen. Die Angetrunkenheit als blosses Vorstadium der Trunkenheit lässt sich nicht leicht mit Sicherheit feststellen. Um in Grenzfällen entscheiden zu können, müssen möglichst umfassende Anhaltspunkte vorgelegt werden. In Verbindung mit anderen tatsächlichen Feststellungen vermag die Blutprobe meistens Gewissheit zu schaffen. In mehreren Kantonen wird die Blutentnahme auf Grund des Prozessrechtes auch gegen den Willen des Verdächtigten angeordnet. Andernorts verzichtet man wegen Fehlens einer ausdrücklichen gesetzlichen Ermächtigung auf diesen Eingriff in die körperliche Integrität, wenn der Betroffene seine Zustimmung verweigert. Diese Weigerung wird dann aber nicht selten als Indiz der Angetrunkenheit aufgefasst. Artikel 52 gibt die gesetzliche Grundlage für die Anordnung der Blutentnahme, überlässt es aber dem kantonalen Recht, zu bestimmen, von wem sie angeordnet werden soll. Körperlicher Zwang wird in der Regel nicht auszuüben sein; wer sich der Massnahme entzieht oder widersetzt, wird nach Artikel 84 bestraft. Ausführungsvorschriften des Bundesrates sollen dazu dienen, Fehler bei der Blutentnahme durch den Arzt auszuschliessen.

Ausserdem soll der Betroffene vom Arzt zusätzlich auf körperliche und psychische Anzeichen der Angetrunkenheit untersucht werden. Um vergleichbare Resultate zu erhalten, ist eine einheitliche Methode der chemischen Analyse des Blutes vorzusehen. Dagegen soll und kann nicht einheitlich festgelegt werden, von welchem Alkoholgehalt an eine «Angetrunkenheit» im Sinne des Gesetzes vorliegt, denn das ist innerhalb gewisser Grenzen individuell verschieden.

Ergänzung der Verkehrsregeln (Art. 53)

Die gesetzlichen Verkehrsregeln müssen in den Vollzugsvorschriften näher ausgeführt und ergänzt werden (Abs. 1). Für besondere Verhältnisse sind Ausnahmen von den gesetzlichen Bestimmungen nötig, z. B. für den Verkehr mit Raupenfahrzeugen und unter Umständen für das Kreuzen und Überholen von Gesellschaftswagen auf Bergstrassen.

Absatz 2 von Artikel 53 beauftragt den Bundesrat, die Arbeits-, Präsenz- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer zu ordnen. Das Motorfahrzeuggesetz hatte die Vorschriften des Bundesrates über diese Frage der Genehmigung durch die Bundesversammlung unterstellt. Da nun nicht mehr eine von Grund auf neue Ordnung zu schaffen, sondern nur die bisherige in einzelnen Punkten zu revidieren ist, glauben wir, dass auf dieses aussergewöhnliche Verfahren verzichtet werden kann. Die Ausführungsvorschriften werden nicht nur die materielle Ordnung der Arbeits-, Präsenz- und Ruhezeit enthalten, sondern wie bisher auch bestimmen, wer als berufsmässiger Motorfahrzeugführer gilt und welche von diesen Führern andern bundesrechtlichen Arbeitszeitvorschriften unterstellt bleiben (wie z. B. das Personal öffentlicher Transportanstalten). Schon heute gelten die Arbeits- und Ruhezeitvorschriften nicht nur für die Arbeitnehmer, sondern auch für die Arbeitgeber und selbständigen Betriebsinhaber, die berufsmässig Motorfahrzeuge führen. Dies wird auch in Zukunft nicht anders sein können, da die ganze Regelung in erster Linie die Verkehrssicherheit fördern soll, obwohl sie gleichzeitig dem Schutz der Arbeitnehmer dient. Bestimmungen über die Präsenzzeit sind nur zu erlassen für die Chauffeure, denen mit einer gewissen Regelmässigkeit eine Präsenzpflcht obliegt. Schliesslich werden die Ausführungsvorschriften eine wirksame Kontrolle über die Einhaltung der materiellen Regelung vorsehen müssen.

Die Kontrolle der Fahrzeuge und ihrer Führer an der Landesgrenze (Abs. 4, lit. b) muss angesichts des mehr und mehr zunehmenden internationalen Verkehrs so einfach wie möglich gestaltet werden. Nicht nur muss man sich bei der Kontrolle der Ausweise mit Stichproben begnügen, sondern auch hinsichtlich Bau und Ausrüstung der Fahrzeugé - Breite und Gesamtgewicht ausgenommen - einen weniger strengen Maßstab anlegen als bei der Zulassung schweizerischer Fahrzeuge zum Verkehr.

Über die Kontrolle der Fahrzeuge des Bundes und ihrer Führer (Abs. 4, lit. c) müssen wegen der besondern Zweckbestimmung zusätzliche Vorschriften vorbehalten werden.

Hinsichtlich der Verkehrsregelung durch das Militär und der Tatbestandsaufnahme bei Unfällen, an denen Militärmotorfahrzeuge beteiligt sind (Abs. 4, lit. d und e), wird der Bundesrat namentlich die Zuständigkeit der in Frage kommenden Organe zu umschreiben haben. Bei Unfällen, an denen Zivilpersonen und Militärmotorfahrzeuge beteiligt sind, sollen die bürgerliche und die militärische Polizei gemeinsam den Sachverhalt feststellen; sie sollen sich aber auch im gegenseitigen Einvernehmen vertreten können.

4. Titel

Haftpflicht und Versicherung

Bis zum Motorfahrzeuggesetz galt bei Motorfahrzeugunfällen die Verschuldenshaftung. Der Geschädigte erhielt nur Ersatz, wenn er dem Schädiger ein Verschulden nachweisen konnte. Das Verschulden der Automobilisten wurde von Anfang an streng beurteilt. Man verlangte von ihnen nicht nur, sich peinlich an die Verkehrsvorschriften zu halten, sondern auch mit allen möglichen Fehlern der übrigen Strassenbenützer zu rechnen. Doch die Ersatzrechte des Geschädigten waren manchmal wertlos, weil sie vom Schädiger mangels der nötigen Mittel nicht erfüllt werden konnten. In andern Fällen hatte der Schädiger an der Ersatzpflicht schwer zu tragen, die ihm vielleicht wegen eines fast nur fiktiven Verschuldens überbunden worden war.

Das Konkordat von 1914 erklärte deshalb die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung als obligatorisch. Trotzdem blieb die Verwirklichung seiner Ersatzrechte für den Geschädigten mit Schwierigkeiten verbunden. Die Versicherung war rechtlich nur eine interne Angelegenheit zwischen Versicherer und versichertem Automobilisten. Hatte z. B. der Automobilist den Unfall grobfahrlässig herbeigeführt, so konnte der Versicherer seine Leistung kürzen oder unter Umständen ablehnen – auch zum Nachteil eines schuldlosen Geschädigten. Überdies war der Fortbestand der einmal abgeschlossenen Versicherung nicht gewährleistet. Sie konnte während der Gültigkeitsdauer des Fahrzeugausweises aussetzen oder aufhören und bestand gelegentlich am Unfalltag nicht mehr.

Das Motorfahrzeuggesetz führte dann die Kausalhaftung der Automobilhalter ein: Ohne dass den Schädiger ein Verschulden treffen müsste, kann der Geschädigte Ersatz verlangen; der Schädiger wird teilweise oder ganz befreit, wenn er ein Selbstverschulden des Geschädigten beweist. Gleichzeitig schützt nun die Versicherung in erster Linie den durch das Fahrzeug Geschädigten. Aussetzen oder Aufhören der Versicherung werden erst 14 Tage nach Anzeige des Versicherers an die Behörde wirksam, damit sie rechtzeitig Fahrzeugausweis und Kontrollschilder einziehen kann. Der Geschädigte hat ein Forderungsrecht unmittelbar gegen den Versicherer. Seine Ersatzrechte können ihm nicht durch Einreden aus dem Versicherungsvertrag geschmälert werden.

Vereinzelt ist schon früher, aber auch für das Strassenverkehrsgesetz der Vorschlag gemacht worden, einen Schritt weiterzugehen. Wie die ehemalige Kausalhaftung der Inhaber von Fabrikbetrieben gegenüber ihren Angestellten

und Arbeitern durch die obligatorische Unfallversicherung ersetzt wurde, so sollten die Halter von Motorfahrzeugen verpflichtet werden, für die allfälligen Opfer der von ihnen verursachten Unfälle eine Unfallversicherung abzuschliessen. Der Entwurf folgt diesem Vorschlag nicht. Verkehrsunfälle lassen sich nicht ohne weiteres mit Unfällen in Fabrikbetrieben vergleichen. Es besteht kein zwingendes Bedürfnis für die vorgeschlagene tiefgreifende Änderung, die, bis sie sich eingelebt hätte, eine nicht zu unterschätzende Rechtsunsicherheit zur Folge haben müsste. Die Beibehaltung des heutigen Systems rechtfertigt sich aber auch aus Rücksicht auf den internationalen Verkehr: Wo, in andern Staaten, eine Automobilversicherung obligatorisch ist, ist es eine Haftpflichtversicherung.

Mehrfach ist beantragt worden, Motorradfahrer sollten verpflichtet werden, nicht nur eine Haftpflichtversicherung zur Deckung geschädigter Dritter, sondern auch eine Unfallversicherung für sich selbst abzuschliessen. Denn hin und wieder sind verunfallte Motorradfahrer oder ihre Familien gezwungen, sich an die öffentliche Fürsorge zu wenden. Motorradunfälle sind aus der Nichtbetriebsunfall-Versicherung der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern ausgeschlossen. Der Entwurf bringt auch in diesem Punkt keine Neuerung. Es ist Sache jedes einzelnen Motorfahrzeughalters, für die Schäden, die er sich selbst zufügt, Vorsorge zu treffen. Die vorgeschlagene obligatorische Unfallversicherung der Motorradfahrer hätte ausschliesslich sozialpolitischen Charakter und würde den Rahmen des Strassenverkehrsgesetzes sprengen.

1. Abschnitt

Haftpflicht

Haftpflicht des Halters (Art. 54)

Artikel 54 enthält die im wesentlichen mit der bisherigen Ordnung übereinstimmenden Grundsätze der Motorfahrzeug-Haftpflicht.

Träger der Haftpflicht bleibt der Halter des Fahrzeugs. Voraussetzung seiner Haftung ist, dass der Schaden durch den Betrieb des Fahrzeugs verursacht wird (Abs. 1). Die Haftung entfällt, wenn ein solcher Kausalzusammenhang fehlt. Dies ist wie bisher – und wie allgemein im Haftpflichtrecht – der Fall (Abs. 2): bei höherer Gewalt (ein Fahrzeug wird von einem Felssturz überrascht), bei ausschliesslichem schwerem Verschulden eines Dritten (ein korrekt fahrender Automobilist wird durch den groben Fehler eines andern, z. B. eines unvorsichtig überholenden Automobilisten, in einen Unfall verwickelt) und bei ausschliesslichem schweren Verschulden des Geschädigten.

Beruhet der Schaden nicht auf derartigen Ereignissen, die eine Haftung des Halters vollständig ausschliessen, so hat der Halter grundsätzlich für den ganzen Schaden aufzukommen. Beweist er aber, dass den Geschädigten ein Verschulden trifft, so setzt der Richter die Ersatzpflicht unter Würdigung aller Umstände fest (Abs. 3). Der Geschädigte wird also einen seinem Verschulden entsprechen-

den Teil des Schadens selber tragen müssen. Wenn sein Verschulden jedoch geringfügig ist, namentlich wenn es noch durch ein Verschulden des Halters aufgewogen wird, kann der Richter von einer Kürzung des Ersatzes absehen. Andererseits kann der Halter von seiner Ersatzpflicht weitgehend, bei kleinem Schaden wohl ganz, befreit werden, wenn das Verschulden des Geschädigten die vom Halter zu vertretenden Umstände wesentlich überwiegt. Bei dieser Abwägung der gegenseitigen Verantwortung fällt auf der Seite des Halters nicht nur sein eigenes Verhalten ins Gewicht, sondern – wenn er nicht selber führt – auch das Verschulden des Fahrzeugführers oder der beim Betrieb des Fahrzeugs mitwirkenden Hilfspersonen, z. B. eines Hilfschauffeurs oder einer Person, die dem Führer bei einem Fahrmanöver behilflich ist (Abs. 5).

Wieweit Umstände, die ein schuldloser Geschädigter zu vertreten hat (ein unzurechnungsfähiger Strassenbenützer wird wegen seiner eigenen Sorglosigkeit Opfer eines Unfalls), die Haftung des Fahrzeughalters ermässigen können, hat der Richter nach Artikel 44 des Obligationenrechts zu entscheiden (vgl. Art. 56 des Entwurfs).

Das geltende Gesetz wurde häufig kritisiert, weil es dem Halter gestattet, sich dem Geschädigten gegenüber auf ein mitwirkendes, also nicht ausschliessliches Verschulden Dritter zu berufen. Dadurch ist die Solidarität unter mehreren Schädigern durchbrochen und der Geschädigte schlechter gestellt als nach den Regeln des Obligationenrechts. Artikel 54, Absatz 3, des Entwurfs erwähnt daher das Verschulden Dritter nicht mehr. Wenn neben einem Halter Dritte zum Schaden beigetragen haben, liegt Schädigermehrheit vor; diese fällt unter Artikel 55 des Entwurfes.

Umstritten ist die Behandlung der Gefälligkeitsfahrt, d. h. die Haftung des Halters für den Gratisfahrgast (Abs. 4). Vor allem Versicherungsgesellschaften regen an, dass für Schäden von unentgeltlich mitgeführten Personen nur nach Obligationenrecht gehaftet werden sollte. Voraussetzung der Haftung wäre also ein Verschulden des Fahrzeugführers. Der Halter, der das Fahrzeug nicht selbst führt, könnte höchstens als Geschäftsherr nach Artikel 55 des Obligationenrechts haftpflichtig werden. Zur Begründung dieses Vorschlags wird namentlich auf die erfahrungsgemäss gefährlichen «Spritzfahrten» mit Freunden und Freundinnen und auf den «Autostopp» hingewiesen. In solchen Fällen mag es richtig scheinen, dass der Gratispassagier das mit dem Mitfahren verbundene Risiko zu einem wesentlichen Teil oder ganz selber trägt. Aber es gibt auch andere Arten von Gefälligkeitsfahrten und Gratisfahrgästen. Bei der heutigen Verbreitung der Motorfahrzeuge wird man oft von einem Bekannten zum Mitfahren eingeladen, um nach Hause gebracht zu werden, oder zu einem Ausflug; unter Umständen würde ein Ablehnen als reine Unhöflichkeit oder als Undankbarkeit erscheinen. Ereignet sich auf einer solchen Gratisfahrt ein Unfall, so ist schwer einzusehen, warum der verunfallte Passagier schlechter gestellt sein sollte als ein anderer Geschädigter. In Anlehnung an das geltende Recht sieht der Entwurf daher vor, dass der Halter auch den Gratisfahrgästen kausal haftet, aber der Richter die Ersatzpflicht unter Würdigung aller Umstände mässigen, und in

besondern Fällen, wie etwa bei einer Spritzfahrt, sogar ausschliessen kann. Im Gegensatz zum geltenden Gesetz soll eine Ermässigung auch möglich sein, wenn den Halter ein Verschulden trifft. Diese elastische Lösung erscheint uns auch deswegen angezeigt, weil die Grenzen zwischen Gefälligkeits- und andern Fahrten fliegend und die Beweisschwierigkeiten erheblich sind. Die ethische Pflicht des Arztes, einen Kranken im Notfall unverzüglich ins Spital zu bringen, wird dem Mitführen den Charakter der blossen Gefälligkeit nehmen. Wer im Interesse des Halters, z. B. seines Arbeitgebers, mitfährt, wird nicht aus Gefälligkeit mitgeführt.

Gegensätzliche Meinungen bestehen im weitern über die Haftung des Halters für Schäden, die der Chauffeur am Steuer des ihm anvertrauten Fahrzeugs erleidet. Das geltende Recht erwähnt diesen Fall nicht. Der Halter haftet daher kausal, und der verunfallte Chauffeur kann in gleicher Weise wie ein anderer geschädigter Insasse des Fahrzeugs vom Halter Ersatz verlangen. Demgegenüber wird hauptsächlich aus Versicherungskreisen angeregt, der Halter solle in Zukunft dem Führer seines Fahrzeugs nur noch soweit haften, als den Halter selbst am Unfall des Führers ein Verschulden trifft. In Betracht käme etwa, dass der Halter dem Chauffeur befiehlt, ein eigentliches Wagnis zu unternehmen, z. B. trotz Übermüdung zu fahren, oder dass er ihm ein Fahrzeug zur Verfügung stellt, von dem er weiss oder annehmen muss, dass es nicht betriebssicher ist. Wenn dagegen ein Führer wegen eines nicht voraussehbaren plötzlichen Defekts am Fahrzeug einen Schaden erleidet, wäre der Halter nicht ersatzpflichtig.

Es ist zu berücksichtigen, dass die Beziehung zwischen dem Halter und dem Führer des Fahrzeugs von sehr verschiedener Art sein kann. Berufschauffeure, die obligatorisch gegen Unfall versichert sind – was für die Mehrzahl zutrifft –, werden von der Frage nicht berührt. Denn ihnen haftet ihr Arbeitgeber ohnehin nicht nach dem Strassenverkehrsgesetz (vgl. Art. 74), sondern sie erhalten bei einem Unfall die Versicherungsleistungen nach dem Bundesgesetz über die Kranken- und Unfallversicherung. Die nicht obligatorisch versicherten Berufschauffeure sind dagegen erheblich an der Kausalhaftung des Halters interessiert. In ihrem Fall und bei allen andern Fahrzeugführern, die Fahrten im Interesse des Halters ausführen, ist es wohl richtig, dass der Halter die Risiken trägt; andererseits hat der Fahrzeugführer die Folgen seines Selbstverschuldens auf sich zu nehmen (Art. 54, Abs. 2 und 3). Eine weitgehende oder vollständige Entlastung des Halters von der Haftung gegenüber dem Führer ist namentlich dann gerechtfertigt, wenn dem Führer das Fahrzeug zu Fahrten im eigenen Interesse unentgeltlich überlassen war. Absatz 4 von Artikel 54 ist gegenüber dem geltenden Recht so ergänzt, dass der Richter in solchen Fällen den Umständen gerecht werden kann. So kann schliesslich nur fraglich sein, ob die Haftung des Halters abgeschwächt werden soll gegenüber einem Führer, dem das Fahrzeug gegen Entgelt zu Fahrten im eigenen Interesse überlassen ist, namentlich gegenüber dem Mietwagenfahrer. Trifft einen Mietwagenfahrer aber ein Selbstverschulden, so sind wiederum die Absätze 2 und 3 von Artikel 54 anwendbar: Der Richter

kann den Führer unter Berücksichtigung aller Umstände den Schaden zum grössten Teil oder ganz selber tragen lassen. Kommt der Führer dagegen ohne eigenes Verschulden zu Schaden, so lässt sich die Kausalhaftung des Halters mit Rücksicht auf die Entgeltlichkeit der Fahrt rechtfertigen. — Aus diesen Überlegungen glauben wir an der bisherigen Lösung festhalten zu sollen.

Hinsichtlich des Schadens an mitgeführten Sachen beschränkte sich das geltende Gesetz darauf, das «Transportrecht» vorzubehalten. Nach dem Entwurf haftet der Halter kausal für Schaden an Sachen, die ein verunfallter Fahrzeuginsasse unter seiner Obhut mit sich führte; bei einer Gefälligkeitsfahrt kann der Richter den Ersatz für den Sachschaden ermässigen oder ausschliessen (vgl. Abs. 4). Für Schaden an andern beförderten Sachen gelten das Obligationenrecht (Bestimmungen über unerlaubte Handlungen und über den Frachtvertrag) sowie die Spezialgesetze über die Haftung im Postverkehr und, soweit auf Strassentransporte anwendbar, über den Transport mit Eisenbahnen und Schiffen (Abs. 7, lit. c). Für Schaden am Motorfahrzeug, das den Unfall verursacht, richtet sich die Haftung ebenfalls nach dem Obligationenrecht (Abs. 7, lit. b); das kommt in Betracht, wenn der Halter nicht Eigentümer des Fahrzeugs ist, sondern dieses gemietet oder entliehen hat.

Eine grundsätzliche Neuerung des Artikels 54 besteht darin, dass der Halter in gewissen Fällen haftet, obwohl das schadenstiftende Fahrzeug ausser Betrieb war. Nach der Gerichtspraxis ist ein Motorfahrzeug in Betrieb, wenn der Motor läuft oder die Beleuchtung eingeschaltet ist oder wenn das Fahrzeug nach Abstellen des Motors noch «ausrollt». Heute haftet demnach der Halter, wenn das Fahrzeug mit leuchtenden Scheinwerfern am Strassenrand steht und durch Blendung eines entgegenkommenden Fahrzeugführers einen Unfall veranlasst; er haftet aber nicht, wenn das ohne jede Beleuchtung am Strassenrand stationierte Fahrzeug einem Radfahrer oder Automobilisten zum Verhängnis wird, der es in der Dunkelheit zu spät sieht. Zwar kann in solchen Fällen meistens der Führer, der das Fahrzeug fehlerhaft parkiert hat, nach Obligationenrecht für sein Verschulden verantwortlich gemacht werden. Doch lässt sich ein solches Verschulden z. B. dann nicht nachweisen, wenn die Beleuchtung des parkierten Fahrzeugs, z. B. wegen Erschöpfung der Batterie, von selbst ausgesetzt hat. Vor einiger Zeit haben die Automobilverbände von den Versicherungsgesellschaften die Zusage erwirkt, dass diese in solchen Fällen auf die Einwendung, das Fahrzeug sei ausser Betrieb gewesen, verzichten. Absatz 6 von Artikel 54 verankert also eine bereits eingeführte Praxis: Der Halter haftet nach dem Strassenverkehrsgesetz auch für die Verkehrsunfälle, die das ausser Betrieb stehende Motorfahrzeug veranlasst; dies aber nur, wenn ihn (oder Personen, für die er verantwortlich ist) ein Verschulden trifft oder fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeugs eine Rolle gespielt hat. Ein Verkehrsunfall im Sinne dieser Bestimmung wird anzunehmen sein, wenn jemand beim Benützen der Strasse durch das Fahrzeug zu Schaden kommt, z. B. wenn ein Radfahrer beim Vorbeifahren am stillstehenden Auto durch die plötzlich geöffnete Türe zu Fall gebracht wird. Dagegen erleidet keinen Verkehrsunfall, wer in ein Fahrzeug einsteigt und sich beim

Schliessen der Türe verletzt. – Absatz 6 scheint uns eine vernünftige und tragbare Ergänzung der geltenden Haftpflichtbestimmungen zu sein.

Wichtig ist vor allem die weitere Neuerung, dass die Kausalhaftung der Halter von Motorfahrzeugen summenmässig begrenzt wird: Für den Schaden, der die gesetzlich vorgeschriebenen Versicherungsleistungen übersteigt, richtet sich die Haftung nach dem Obligationenrecht (Abs. 7, lit. a). Der Halter muss demnach den Teil des Schadens, der die in Artikel 60 festgelegten Summen übersteigt, nur ersetzen, wenn ihm persönlich ein Verschulden nachgewiesen wird oder wenn er als Geschäftsherr für den Fahrzeugführer einzustehen hat. Ist dies nicht der Fall, so haftet nur der Führer des Fahrzeugs und auch er nur, soweit ihn ein Verschulden trifft.

Der Richter muss also gegebenenfalls auf den selben Schaden zwei verschiedene Haftungsordnungen anwenden: auf den im Rahmen der Mindestversicherung liegenden Teil die des Strassenverkehrsgesetzes, auf den restlichen Schaden die des Obligationenrechts. Trotz dieser Komplikation erscheint die Begrenzung der Motorfahrzeughaftung als gerechtfertigt; dies allerdings unter der Voraussetzung, dass die Versicherungsleistungen mindestens in dem vom Entwurf vorgesehenen Ausmass erhöht werden. Der Motorfahrzeughalter verschafft durch die Entrichtung der Versicherungsprämien dem möglichen künftigen Geschädigten die Gewissheit, seine Schadenersatzrechte bis zur Höhe der (für die allermeisten Fälle ausreichenden) Mindestversicherung verwirklichen zu können. Dafür soll der Halter dort, wo ihn die obligatorische Versicherung nicht mehr deckt, nur für Verschulden haften und nicht auch noch das Risiko haben, für reine Zufälle eintreten zu müssen. Gesetzliche Versicherungspflicht und Kausalhaftung beruhen weitgehend auf sozialen Erwägungen; es ist konsequent, beide gleich weit reichen zu lassen – soweit es aus sozialen Gründen notwendig erscheint.

Eine solche Haftungsbeschränkung im Zusammenhang mit einer Versicherungspflicht ist nicht aussergewöhnlich. Es sei z. B. auf die Haftungsbeschränkung im Bereich der Schweizerischen Unfallversicherung hingewiesen. Die Inhaber eines dieser Versicherung unterstellten Betriebes, für die ehemals ähnliche Haftungsgrundsätze galten wie jetzt für den Motorfahrzeughalter, haften ihren Arbeitnehmern seit der Einführung der obligatorischen Unfallversicherung nur noch für Verschulden, ja sogar nur für absichtliche oder grobfahrlässige Schädigung (Art. 129, Abs. 2, KUVG).

Mehrere Schädiger (Art. 55)

Nach Obligationenrecht besteht echte Solidarität (Art. 149 ff. OR) unter Schädigern, die durch ein gemeinschaftliches Verschulden verbunden sind (Art. 50 OR). Haben dagegen mehrere Schädiger unabhängig voneinander schuldhaft gehandelt oder haften sie ohne Verschulden, so tritt unechte Solidarität ein (Art. 51 OR). Der Unterschied ist praktisch nur für die Unterbrechung der Verjährung von Bedeutung. Der Geschädigte kann in beiden Fällen die

ganze Ersatzleistung von einem beliebigen der mehreren Haftpflichtigen verlangen. Diesem bleibt es überlassen, auf die übrigen Rückgriff zu nehmen, um die Haftpflichtfolgen im Verhältnis der Verantwortung zu verteilen.

Das geltende Motorfahrzeuggesetz lässt unter mehreren einem geschädigten Dritten haftenden Motorfahrzeughaltern in allen Fällen – gemeinschaftliches Verschulden ist bei Verkehrsunfällen selten – echte Solidarität eintreten. Absatz 1 von Artikel 55 übernimmt diese Lösung. Solidarität setzt Haftung voraus; ein Halter, der nach Artikel 54, Absatz 2, befreit werden muss, kann daher auch nicht nach Artikel 55, Absatz 1, in Anspruch genommen werden.

Für die Verteilung der Ersatzpflicht unter die mehreren Halter (Abs. 2) ist nach bisherigem Recht in erster Linie das Verschulden massgebend. Kann ein solches nicht nachgewiesen werden, so ist zu gleichen Teilen zu verteilen. Der Entwurf sieht – wie es die Natur der Motorfahrzeughaftung verlangt – das umgekehrte Vorgehen vor. Es sollen zuerst gleiche Teile gebildet und diese gegebenenfalls wechselseitig so vergrössert und verkleinert werden, wie es den gesamten Umständen, namentlich der Verschuldenslage entspricht. Ob auch die Gewichte der beteiligten Fahrzeuge die Schadensverteilung beeinflussen können, wie gelegentlich angenommen wird, mag bezweifelt, muss aber von Wissenschaft und Rechtsprechung beantwortet werden.

Absatz 3 dehnt diese Regeln neu auch auf die Unfälle aus, für die neben Motorfahrzeughaltern ein anderer Kausalhaftpflichtiger, z. B. eine Eisenbahnunternehmung, mitverantwortlich ist, so dass für alle Verkehrsunfälle, an denen Motorfahrzeuge beteiligt sind, die gleichen Grundsätze gelten.

Absatz 4 durchbricht für einen besondern Fall die allgemeinen Regeln über die Schädigermehrheit. Wenn neben einem oder mehreren Motorfahrzeughaltern eine nur für Verschulden haftende Person (z. B. Fussgänger, Radfahrer, «Führer» eines Handwagens) für den Schaden verantwortlich ist, dann soll sie mit den übrigen beteiligten Schädigern weder durch echte noch durch unechte Solidarität verbunden sein, sondern nur für ihren Anteil haften. Diese Ausnahme lässt sich rechtfertigen mit Rücksicht darauf, dass die nur für Verschulden haftenden Strassenbenützer in der Regel erst zu erheblicheren Verkehrsunfällen Anlass geben, wenn ihr Handeln durch die Kraft eines Motorfahrzeugs verstärkt wird. Ein solcher Strassenbenützer kann schliesslich von der Haftung ganz befreit werden, wenn sein Verschulden neben den übrigen Ursachen des Unfalls unbedeutend ist.

Schadenersatz zwischen Haltern (Art. 56)

Der Entwurf übernimmt in diesem Punkt im wesentlichen die in der Gerichtspraxis zu Artikel 39 des bisherigen Gesetzes entwickelten Grundsätze. Für Körperschaden (Abs. 1) eines Halters wird kausal haftet, d. h. die andern beteiligten Halter sind auch ohne Verschulden ersatzpflichtig. Aber der Geschädigte untersteht als Halter ebenfalls der Kausalhaftung; er muss daher, selbst wenn ihn kein Verschulden trifft, einen Teil des Schadens selber tragen.

Grundsätzlich wird der Schaden auf alle beteiligten Halter, den Geschädigten inbegriffen, zu gleichen Teilen verteilt. Wenn besondere Umstände vorliegen und namentlich bei ungleichem Verschulden der Beteiligten, werden die Teile nach der Verantwortung der einzelnen Halter abgestuft.

Für Sachschaden (Abs.2) eines Halters gilt, wie bisher, nur Verschuldenshaftung. Jeder Halter haftet aber nicht nur für sein eigenes Verschulden, er muss immer auch für das Verschulden des Führers seines Fahrzeugs und all-fälliger Hilfspersonen eintreten. Gerichtsstand, Verjährung usw. richten sich nicht nach dem Obligationenrecht, sondern nach dem Strassenverkehrsgesetz.

Schadenersatz, Genugtuung (Art.57 und 58)

Diese Bestimmungen sind aus dem geltenden Recht übernommen, mit kleinen, nur sprachlichen Änderungen. Hinzugekommen ist (nach dem Beispiel von Art. 13 EHG) die Regel von Artikel 57, Absatz 3: Der Motorfahrzeughalter, der z.B. für seinen Chauffeur eine Unfallversicherung abgeschlossen und die Prämie bezahlt hat, soll später für einen Schaden des Chauffeurs, der aus dieser Versicherung gedeckt wird, nicht auch noch auf Grund der Halterhaftung aufkommen müssen. Das gleiche gilt gegenüber allen Personen, für die der Halter auf seine Kosten eine Unfallversicherung abgeschlossen hat. Deckt die Unfallversicherung nicht den ganzen Schaden, so haftet der Halter für den ungedeckten Teil. Hat der Halter nur einen Teil der Versicherungsprämie entrichtet, so wird auch nur ein entsprechender Teil der Versicherungsleistung auf seine Ersatzpflicht angerechnet. Dem Halter ist es unbenommen, auf die Anrechnung der Versicherungsleistung von vorneherein im Versicherungsvertrag zu verzichten. — Im Bereich der obligatorischen Unfallversicherung gilt die besondere Regel von Artikel 129, Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung.

2. Abschnitt

Versicherung

Der Entwurf legt die Versicherungspflicht (Art.59) fest, bestimmt aber nicht, wer den Versicherungsvertrag eingehen muss. Denn wichtig ist nur, dass kein Motorfahrzeug ohne Haftpflichtversicherung in den öffentlichen Verkehr gebracht wird (Abs.1) und dass die Versicherung die Haftpflicht des Halters deckt (Abs.2); und zwar nicht der Person, die vielleicht irrtümlicherweise als Halter angesehen wird, sondern des wirklichen Halters, der nach Artikel 54 für die durch den Betrieb des Fahrzeugs verursachten Unfälle haftet. Die Versicherungspolice muss also nicht auf eine dem Namen nach genannte Person, sondern auf den jeweiligen Halter des «versicherten» Fahrzeugs lauten. Daher schadet es nicht, wenn sich die Beteiligten beim Abschluss der Versicherung oder die Behörde bei der Ausstellung des Fahrzeugausweises darüber irren sollten, wer wirklich Halter ist. Gleichzeitig wird ein lückenloser Versicherungsschutz beim Halterwechsel erreicht: Wenn das Motorfahrzeug auf einen andern

Halter übergeht, ist ohne weiteres dieser versichert. Da er nach Artikel 11, Absatz 3, einen neuen Fahrzeugausweis einholen muss, erhält die Behörde und durch sie auch der Versicherer vom Halterwechsel Kenntnis.

Die Versicherung hat nach Artikel 59, Absatz 2, auch die (durch das Strassenverkehrsgesetz nicht beseitigte, obligationenrechtliche) Haftung der Personen zu decken, für die der Halter nach Artikel 54, Absatz 5, verantwortlich ist, namentlich die des Fahrzeugführers. Wenn ein Geschädigter ausnahmsweise statt den Halter den Führer des schadenstiftenden Fahrzeugs auf Ersatz belangt, soll dieser nicht schlechter stehen als der Halter, sondern ebenfalls Versicherungsschutz geniessen. Schon bisher war die Haftung des Führers in die Halterversicherung eingeschlossen, zwar nicht nach gesetzlicher Vorschrift, aber nach der Praxis, nämlich den Allgemeinen Versicherungsbedingungen der Motorfahrzeugversicherer. Der Entwurf verankert diesen Zustand.

Die Versicherung hat Halter, Führer und beim Fahrzeugbetrieb mitwirkende Hilfspersonen in diesen Eigenschaften gegen Haftpflicht zu decken. Der Halter ist als solcher, d.h. für jede Haftung auf Grund des Strassenverkehrsgesetzes, aber auch für seine obligationenrechtliche Haftung als Führer des Fahrzeugs versichert; Chauffeur und Hilfspersonen sind versichert für ihre Ersatzpflicht nach Obligationenrecht wegen unerlaubten Handelns bei der Handhabung des Fahrzeugs. Zweifel über den Gegenstand der Versicherung können aufkommen bei Schäden, die die gesetzliche Mindestversicherung übersteigen (Art. 54, Abs. 7, lit. a). Der Halter kann für die unter die Motorfahrzeughaftpflicht fallende Schadensquote, z.B. für die ersten 100 000 Franken des Schadens eines invalid bleibenden Verletzten, wegen Verschuldens des Geschädigten teilweise befreit werden, so dass er hierfür z.B. nur 70 000 Franken zu leisten hat. Für die restliche Schadensquote kann er aber unter Umständen als Geschäftsherr seines Chauffeurs nach Obligationenrecht haften und darum z.B. weitere 20 000 Franken schulden. In einem solchen Fall gehört unseres Erachtens die ganze Ersatzleistung unter die obligatorische Haftpflichtversicherung und ist bis zu den in Artikel 60 genannten Summen vom Versicherer zu decken.

Schon das geltende Gesetz gestattet gewisse Ausschlüsse von der obligatorischen Haftpflichtversicherung. Absatz 3 von Artikel 59 bestätigt zur Hauptsache diese Rechtslage. Ersatzansprüche des Halters (lit. a) gegen den Führer seines Fahrzeugs (nur solche Ersatzansprüche des Halters kommen hier in Betracht) waren schon bisher nicht gedeckt, da die Haftung des Führers nicht von Gesetzes wegen in die Halterversicherung eingeschlossen war. Es kann auch in Zukunft nicht Sache des Gesetzes sein, den Halter, der die Prämie bezahlen muss, zum Einschluss seiner eigenen Schäden in die Versicherung zu verpflichten. Will anderseits ein Führer für allfällige Ersatzpflichten gegen den Halter versichert sein, so muss er hierfür selber eine Police nehmen.

Von den Ersatzansprüchen der Angehörigen des Halters konnten bisher – wegen der aussergewöhnlichen Interessenlage unter den Beteiligten – jene des

Ehegatten und der Blutsverwandten in auf- und absteigender Linie ausgeschlossen werden; der Entwurf (lit. b) fügt – weil die Verhältnisse sehr ähnlich sind – die Ersatzansprüche der Geschwister des Halters hinzu, die mit ihm in gemeinsamem Haushalt leben. Ansprüche für Sachschäden (lit. c), für die der Halter nach Obligationenrecht oder nach den Bundesgesetzen betreffend den Postverkehr und über den Transport mit Eisenbahnen und Schiffen (Art. 54, Abs. 7, lit. b und c) haftet, galten bisher stillschweigend als ausgeschlossen; um Zweifel auszuschliessen, werden diese Fälle ausdrücklich erwähnt. Der Ausschluss von Unfällen bei Motorfahrzeugrennen (lit. d) ist im geltenden Gesetz nicht ausdrücklich vorgesehen, jedoch mit Rücksicht auf Artikel 68 angezeigt.

Die *Mindestdeckung* (Art. 60) zu erhöhen, ist ein Hauptzweck der Gesetzesrevision. Wegen des Sinkens des Geldwertes und der Steigerung der Realeinkommen seit 1933 sind die Fälle nicht mehr selten, bei denen die Haftpflicht die heute vorgeschriebene Versicherungsdeckung übersteigt.

Man hat vorgeschlagen, die unbegrenzte Versicherungsdeckung einzuführen. Der Halter würde unbegrenzt kausal haften, und soweit seine Ersatzpflicht im Einzelfall reicht, müsste sie durch die Versicherung gedeckt werden. Aber der Vorteil für die Geschädigten müsste mit versicherungstechnischen Nachteilen erkauft werden: z. B. würde die Prämienberechnung erschwert, langfristige Versicherungsverträge wären unmöglich usw. Andererseits wurden mit dem bisherigen System keine schlechten Erfahrungen gemacht, solange die gesetzlichen Versicherungssummen angemessen waren. Zu wünschen ist darum nur, dass diese Summen leichter an veränderte wirtschaftliche Verhältnisse angepasst werden können. Dies soll nach Artikel 82, Absatz 2, durch einen nicht dem Referendum unterliegenden Bundesbeschluss möglich sein.

Bisher musste die Haftpflicht für eine verletzte Person bei Motorrädern bis zu 30 000 Franken und bei Motorwagen bis zu 50 000 Franken versichert sein, nach dem Entwurf bei allen Motorfahrzeugen bis zu 100 000 Franken. Die Deckungssumme für das Unfallereignis beträgt im allgemeinen 300 000 Franken (bisher 50 000 Franken bei Motorrädern und 100 000 Franken bei Motorwagen) und erhöht sich bis zu 1 200 000 Franken bei Gesellschaftswagen mit einem Fassungsvermögen von über 40 Personen (bisher 500 000 Franken bei einem Fassungsvermögen von über 20 Personen). Ein besonderes Risiko stellt das Mitfahren auf dem Soziussitz von Motorrädern dar. Der Mitfahrer nimmt diese unverkennbare Gefahr auf sich; Artikel 60, Absatz 3, schreibt daher für Körperschäden des Mitfahrers nur eine Versicherungsdeckung von 50 000 Franken vor.

Das geltende Gesetz lässt einen Selbstbehalt des Versicherungsnehmers bis zu 100 Franken für Sachschäden zu. Der Entwurf spricht nicht mehr vom Selbstbehalt. Ein solcher soll im internen Verhältnis zwischen dem Fahrzeughalter und seiner Versicherungsgesellschaft frei vereinbart werden können. Bis zur Höhe des jeweiligen Selbstbehalts wird der Versicherer im Schadenfall den Rückgriff auf den Versicherungsnehmer haben. Man darf erwarten, dass dies die Fahrzeugführer zu grösserer Vorsicht anspornt. Wer den Selbstbehalt ablehnt, wird höhere Prämien zu bezahlen haben. Den Geschädigten jedoch kann

der Versicherer den Selbstbehalt nach wie vor nicht entgegenhalten; ihnen ist die Mindestversicherung nach Artikel 60, Absatz 1, voll gewährleistet.

Die unumgängliche Erhöhung der Versicherungsdeckung wird sich auf die Prämien auswirken. Doch werden diese nicht annähernd so stark ansteigen, wie die Versicherungssummen erhöht wurden; denn die Unfälle, bei denen der Schaden die bisherige Versicherungsdeckung wesentlich übersteigt, sind nicht so zahlreich. Im übrigen verschärft der Entwurf die Haftung der Motorfahrzeughalter nur darin, dass der Halter auch für Schäden aus Verkehrsunfällen haftet, die durch ein ausser Betrieb stehendes Fahrzeug veranlasst werden (Art. 54, Abs. 6); dies kann die Prämienhöhe kaum beeinflussen. Schliesslich wird die Einführung eines angemessenen Selbstbehaltes die Prämienhöhe abschwächen. Diese dürfte sich daher in mässigen Grenzen halten, für die Motorradfahrer jedoch wegen der stärkern Erhöhung der Versicherungssummen spürbarer sein als für die Halter von Motorwagen.

Das direkte Forderungsrecht des Geschädigten, der Ausschluss der Einreden und der Rückgriff des Versicherers (Art. 61) sind gleich geregelt wie im geltenden Gesetz.

Übersteigen die Ersatzrechte mehrerer Geschädigter die vertragliche Versicherungsdeckung, so muss die Versicherungsleistung verhältnismässig verteilt werden (Art. 62). Für diese Verteilung fehlte bisher ein Verfahren; jeder Geschädigte konnte seine Ansprüche selbständig verfolgen, und der eine konnte an einem andern Ort klagen als der andere. Absatz 2 ermächtigt nun den Geschädigten, der als erster klagt, und den beklagten Versicherer, die übrigen Geschädigten zu verhalten, ihre Ansprüche beim gleichen Richter einzuklagen. Die mehreren Klagen können gegebenenfalls getrennt erledigt werden; am Schluss hat jedoch der Richter die Versicherungsleistung auf die von ihm geschützten Ersatzforderungen zu verteilen. Der Geschädigte, der die Klage trotz der Aufforderung unterliess, behält seinen Anspruch auf die Versicherungsdeckung, soweit diese nicht erschöpft wurde; im übrigen muss er sich gegen den Haftpflichtigen wenden.

Bei einem Halterwechsel geht der Versicherungsschutz gemäss Artikel 59, Absatz 2, sofort auf den neuen Halter über. Nach Artikel 63, Absatz 1, der dem bisherigen Gesetz entnommen ist, bewirkt der Halterwechsel (anstelle der Eigentumsübertragung, die nach dem Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag massgebend wäre) auch den Übergang des Versicherungsvertrages auf den neuen Halter; dieser hat hinfort die Prämie zu bezahlen, eine allfällige Gefahrs-erhöhung anzuzeigen, ist zur Kündigung des Vertrages berechtigt usw. Doch können wie bisher sowohl der Versicherer als auch der neue Halter verhindern, dass der Versicherungsvertrag auf diesen übergeht. Schliesst der neue Halter einen neuen Versicherungsvertrag ab, bevor er den neuen Fahrzeugausweis einholt, so erlischt der alte Vertrag (sofern ihn die alten Vertragsparteien nicht für ein anderes Fahrzeug weiterführen). Der Versicherer kann innert 14 Tagen, seitdem er vom Halterwechsel Kenntnis erhalten hat, vom Vertrag zurücktreten.

Schon bisher gewähren die Motorfahrzeugversicherer dem Halter freiwillig Versicherungsschutz, wenn er während höchstens eines Monats anstelle des ursprünglich versicherten Fahrzeugs mit Bewilligung der zuständigen Behörde ein Ersatzfahrzeug verwendet. Die Absätze 3 und 4 von Artikel 63 verankern diese zweckmässige Praxis.

Die Versicherungsbescheinigung (Art. 64, Abs. 1) beweist das Bestehen der Versicherung. Der Versicherer, der eine solche Bescheinigung ausstellt, ist bei Unfällen des betreffenden Fahrzeugs gegenüber den Geschädigten bis zu den gesetzlichen Summen gebunden, selbst wenn ein Versicherungsvertrag in Wirklichkeit nicht entstanden sein sollte. Die Verpflichtung des Versicherers dauert an, bis er der Behörde das Aussetzen oder Aufhören der Versicherung (Art. 64, Abs. 2) meldet. Sie endet überdies nicht schon mit dem Eingang der Meldung, sondern erst nach einer Frist, die es der Behörde gestatten soll, Fahrzeugausweis und Kontrollschilder einzuziehen. Die Frist des bisherigen Rechts von 14 Tagen ist jedoch häufig zu kurz; sie wird darum auf 60 Tage verlängert. Die Verpflichtung des Versicherers erlischt vor Ablauf der Frist, wenn der Halter die Versicherungsbescheinigung eines andern Versicherers vorlegt. Zieht die Behörde Fahrzeugausweis und Kontrollschilder nicht rechtzeitig ein, so kann der Kanton nach Artikel 73 haftpflichtig werden.

Wenn der Halter sein Fahrzeug stilllegt und Fahrzeugausweis und Kontrollschilder abgibt, ruht die Versicherung von Gesetzes wegen (Art. 64, Abs. 3). Die Behörde zeigt dem Versicherer den Eingang von Schildern und Ausweis an; das ist heute schon Praxis und wird nun im Entwurf festgelegt.

3. Abschnitt

Besondere Fälle

Der Motorfahrzeughänger (Art. 65) bildet eine Einheit mit dem Zugfahrzeug. Verursacht er einen Unfall, während er mit dem Zugwagen verbunden ist oder unmittelbar nachdem er sich losgerissen hat, so ist der Schaden zu behandeln, wie wenn er vom Zugfahrzeug verursacht worden wäre. Wird ein vom Zugfahrzeug losgelöster Anhänger zum Anlass eines Schadens, z. B. weil er ohne Beleuchtung am Strassenrand stand oder weil er sich wegen Versagens der Bremsen in Bewegung setzte, so gilt Artikel 54, Absatz 6, sinngemäss: Der Halter des Zugfahrzeugs haftet für sein Verschulden, für das seiner Hilfspersonen und für fehlerhafte Beschaffenheit des Anhängers. Wurde der Anhänger abwechselnd an mehreren Zugfahrzeugen verschiedener Halter verwendet, so hat der Richter zu bestimmen, welcher der verschiedenen Halter, nach den Umständen zur Zeit des Unfalles, die Haftpflicht tragen muss. Die Versicherung des Zugfahrzeugs erstreckt sich auch auf den Anhänger. Eine Zusatzversicherung ist bei Anhängern zur Personenbeförderung nötig wegen der gesteigerten Versicherungsdeckung.

Radfahrer (Art. 66) haften nach dem Obligationenrecht (Abs. 1), d. h. nur für Verschulden. Für Kinder kann auch das Familienhaupt nach Artikel 333 des Zivilgesetzbuches verantwortlich sein.

Die Haftpflichtversicherung der Radfahrer ist seit langem in allen Kantonen obligatorisch. Aber es bestehen von Kanton zu Kanton beträchtliche Verschiedenheiten, namentlich in der Höhe der Deckungsbeträge. Die Vereinheitlichung ist geboten im Interesse der Geschädigten und der Radfahrer, die ihren Wohnsitz in einen andern Kanton verlegen. Die im Entwurf (Abs.3) vorgesehenen Deckungsbeträge stellen in allen Kantonen eine Erhöhung dar, bleiben jedoch beträchtlich hinter der Deckung in der Motorfahrzeugversicherung zurück.

Die Versicherung hat die Haftpflicht jedes Benützers des mit dem Kennzeichen versehenen Fahrrades zu decken (Abs.2), selbst wenn das mit dem Kennzeichen versehene Fahrrad entwendet wird oder wenn das Kennzeichen dem rechtmässigen Inhaber abhanden kommt und an einem fremden Fahrrad angebracht wird. Der Versicherer hat den Rückgriff auf den eigenmächtigen Benützer (Abs.5).

An Unternehmen des Motorfahrzeuggewerbes (Art. 67) werden bisher sogenannte Kollektivfahrzeugausweise abgegeben und Kollektivschilder, die an jedes im Unternehmen verwendete Fahrzeug angebracht werden dürfen. Voraussetzung ist eine Versicherung, die für das jeweils mit den Kollektivschildern versehene Fahrzeug gilt.

Der Entwurf bringt zunächst eine Neuerung hinsichtlich der Haftpflicht (Abs.1): Wenn ein Halter sein Fahrzeug einem Unternehmen des Motorfahrzeuggewerbes zur Reparatur usw. übergibt, geht die Haftpflicht für dieses Fahrzeug auf den Inhaber des Unternehmens über. Wenn also ein Angestellter des Unternehmens auf einer Probefahrt einen Schaden verursacht, so hat sich der Geschädigte nicht an den Halter des Fahrzeugs zu wenden, sondern an den Inhaber des Unternehmens.

Weiterhin werden Kollektivfahrzeugausweise und Kollektivschilder abgegeben (Art. 24, Abs. 2, lit. d). Die Versicherung (Abs. 2) gilt jedoch nicht mehr nur für das Fahrzeug, das gerade ein Kollektivschild trägt, sondern für jedes im Unternehmen verwendete Fahrzeug, selbst wenn es aus irgendeinem Grund ohne Kontrollschild fährt. Wird der Unfall aber von einem Fahrzeug verursacht, das dem Unternehmen mit den Kontrollschildern des Halters übergeben wurde und für das die Halterversicherung besteht, so obliegt die Schadendeckung – wie bisher – nicht der Versicherung des Unternehmens, sondern der Halterversicherung (Abs.1).

Als Rennen (Art. 68) bezeichnet Absatz 1 die motor- und radsportlichen Veranstaltungen, welche die Praxis als Wettfahrten im Sinne des geltenden Gesetzes betrachtet. Der Bundesrat soll jedoch die Möglichkeit haben, weitere Veranstaltungen als Rennen zu bezeichnen; denn z. B. auf Alpenstrassen ist schon bei einer verlangten Durchschnittsgeschwindigkeit von weniger als 50 km/St. mit besondern Gefahren zu rechnen.

Die Veranstalter von Motorfahrzeug- und Fahrradrennen haften kausal (Abs.2); der Geschädigte braucht ihnen also kein Verschulden nachzuweisen. Gegenüber den Rennfahrern, die das Risiko ihrer Tätigkeit kennen und auf sich

nehmen, haften die Veranstalter dagegen nur nach Obligationenrecht, z.B. wegen Vernachlässigung von Sicherheitsmassnahmen (Abs.3). Zur Deckung der Ersatzrechte von Geschädigten, ausgenommen der teilnehmenden Rennfahrer, haben die Veranstalter eine Versicherung abzuschliessen (Abs.4). Die Bewilligungsbehörde kann und soll in der Regel eine erhöhte Versicherungsdeckung verlangen.

Die Versicherung der Veranstalter ersetzt die Versicherung der einzelnen Rennfahrzeuge (Art.59, Abs.3, lit.d). Wenn jedoch die Veranstalter die vorgeschriebene Bewilligung nicht eingeholt und keine Rennversicherung abgeschlossen haben, kann der Geschädigte sich an die Halterversicherung des schadenstiftenden Fahrzeugs halten. Diese hat den Rückgriff auf die Veranstalter, den Halter des schadenstiftenden Motorfahrzeugs und den Rennfahrer, der den Schaden verschuldet hat, sofern diese Personen wussten oder hätten wissen können, dass die vorgeschriebene Rennversicherung fehlte (Abs.5).

Bund und Kantone (Art.69) haften – wie bisher – für Motorfahrzeuge, deren Halter sie sind, wie jeder andere Motorfahrzeughalter (Abs.1). Es steht ihnen frei, sich gegen die Folgen dieser Haftpflicht zu versichern oder nicht. Der Bund soll neu die Möglichkeit haben, für gewisse Motorfahrzeuge fremder Halter als Versicherer aufzutreten, z.B. für die im Dienst der Post verwendeten Motorwagen privater Halter sowie für private Motorfahrzeuge, die zu einer militärischen Inspektion vorgeführt werden müssen, während die Halterversicherung ruht, weil die Kontrollschilder vorübergehend zurückgegeben wurden.

Wird mit einem Fahrrad des Bundes oder eines Kantons ein Schaden verursacht, so haftet grundsätzlich nicht der Bund oder der Kanton, sondern der Radfahrer, der den Schaden verschuldet hat. Der Geschädigte soll aber nicht schlechter gestellt sein, als wenn der Schaden vom Fahrrad eines Privaten verursacht worden wäre. Darum haben Bund und Kantone die Ersatzrechte der Geschädigten wie ein Fahrradversicherer zu decken. Weitergehende Haftung des Bundes (z. B. bei militärischen Übungen nach dem Bundesgesetz über die Militärorganisation) oder der Kantone bleibt vorbehalten.

Für die von ausländischen Motorfahrzeugen verursachten Schäden besteht seit 1947 ein Deckungssystem. Der Entwurf (Art. 70) übernimmt dessen Grundgedanken. Die von ausländischen Motorfahrzeugen geschädigten Personen sollen in gleicher Weise gedeckt werden wie durch die Halterversicherung schweizerischer Motorfahrzeuge. Zur Bestreitung der Kosten können auf ausländischen Motorfahrzeugen Eingangsgebühren erhoben werden (Art. 97, Abs. 5). Ansprüche aus Verletzung oder Tod ausländischer Insassen ausländischer Fahrzeuge, sowie Schäden an ausländischen Fahrzeugen und damit beförderten Sachen können von der Deckung ausgenommen werden. Auf diese Ausschlüsse wird aber unter Umständen zu verzichten sein, um Gegenrecht halten zu können.

Da die Fahrradversicherung durch das Bundesrecht geregelt wird, soll der Bundesrat auch die Deckung der von ausländischen Fahrrädern verursachten Schäden ordnen können (Abs. 2).

Ist den Geschädigten die Deckung ihrer Ersatzrechte in dieser Weise sichergestellt, so ist es andererseits geboten, die ausländischen Schadenstifter vor der Verarrestierung ihrer Fahrzeuge zu schützen. Hierfür würde sich allerdings eine Teilrevision des Bundesgesetzes über Schuldbetreibung und Konkurs nicht rechtfertigen. Vielmehr soll dem Bundesrat die Befugnis eingeräumt werden, im Rahmen seiner Vorschriften über die Deckung der von ausländischen Motorfahrzeugen oder Fahrrädern verursachten Schäden auch diese Frage zu regeln (Abs. 3).

Die Strolchenfahrt (Art. 71) wird im wesentlichen gleich behandelt wie im geltenden Recht.

Strolchenfahrer ist, wer ein Motorfahrzeug zum Gebrauch entwendet. Auch Chauffeur oder Familienangehörige des Halters können eine Strolchenfahrt begehen; allerdings nicht schon dadurch, dass sie eine Fahrt gegen den Willen des Halters unternehmen oder verlängern, sondern nur, wenn sie das Fahrzeug dem Halter durch besondere Machenschaften (z. B. Anfertigen von Nachschlüsseln für Garage und Fahrzeug) oder für längere Zeit entziehen.

Der Strolchenfahrer haftet schon bisher wie ein Fahrzeughalter. Solidarisch mit dem Entwender soll in Zukunft auch ein allfälliger anderer Führer des Fahrzeugs haften, sofern er von Anfang an von der Entwendung Kenntnis hatte. Wer sich mitführen lässt, obwohl er weiss, dass es eine Strolchenfahrt ist, kann nach einem Unfall Ersatzansprüche nur nach dem Obligationenrecht geltend machen, d. h. sich nur an den Strolchenfahrer selber wenden, und hat keinen Anspruch auf die Schadendeckung nach dem Strassenverkehrsgesetz.

Der Halter selbst haftet, wie bisher, für die auf der Strolchenfahrt verursachten Schäden, wenn er (oder eine Person, für die er verantwortlich ist) die Entwendung zum Gebrauch schuldhaft ermöglicht hat, durch mangelhafte Sicherung oder Verwahrung des Fahrzeugs. Er hat jedoch den Rückgriff auf den Entwender des Fahrzeugs und auf den Fahrzeugführer, der von der Strolchenfahrt Kenntnis hatte. Besteht keine Halterversicherung, so richtet sich die Schadendeckung nach Artikel 72.

Haftet der Halter für den vom Strolchenfahrer verursachten Schaden nicht, so erhalten die Geschädigten schon bisher Ersatz durch den Bund. Nach dem Entwurf steht es dem Bundesrat frei, dafür eine Versicherung abzuschliessen oder nicht. Zu decken sind, wie bisher, nur Personenschäden, jedoch nicht mehr nach den Grundsätzen der obligatorischen Unfallversicherung, sondern nach den Bestimmungen über die Halterversicherung: Der durch einen Strolchenfahrer Geschädigte soll den andern Opfern von Verkehrsunfällen gleichgestellt sein.

Die Versicherten der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern hatten bisher keinen Anspruch auf die Leistungen der Strolchenfahrtenversicherung. Sie können nach Entwurf die Schadendeckung durch den Bund beanspruchen, soweit ihre Ersatzrechte die Leistungen der obligatorischen Versicherung übersteigen. Das gleiche gilt für alle andern von Gesetzes wegen gegen

Unfall versicherten Personen, namentlich die Versicherten der Eidgenössischen Militärversicherung.

Das Motorfahrzeuggesetz von 1932 führte die Strolchenfahrtenversicherung ein, kennt aber keine Schadendeckung für die von unbekanntem oder nicht versicherten Schädigern verursachten Unfälle. Der Geschädigte muss heute seinen Schaden selber tragen, wenn ein Fahrzeugführer nach dem Unfall die Flucht ergreift und unbekannt bleibt, oder wenn die vorgeschriebene Versicherung für das schadenstiftende Fahrzeug nicht besteht. Die Statistik zählt jährlich rund 400 Unfälle, bei denen der schadenstiftende Motorfahrzeugführer wenigstens vorübergehend unbekannt bleibt; in zahlreichen dieser Fälle dürften nur kleinere Schäden vorliegen.

Andere Staaten haben das Problem gelöst: In Schweden sind die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer von Gesetzes wegen zu einem Pool vereinigt, dem die Deckung solcher Schäden obliegt. Frankreich, das die obligatorische Haftpflichtversicherung für Motorfahrzeughalter noch nicht eingeführt hat, schuf einen sogenannten «Garantiefonds», der die Geschädigten deckt, wenn sie ihre Ersatzrechte nicht anders verwirklichen können.

In der Schweiz können nicht einfach die Motorfahrzeugversicherer durch das Gesetz verpflichtet werden, die von unbekanntem oder nicht versicherten Schädigern verursachten Schäden zu decken; für eine solche Lösung fehlt die verfassungsmässige Grundlage. Die Deckungspflicht den Kantonen zu überbinden, ergäbe kaum eine einfache, die Lasten in einem richtigen Verhältnis verteilende Regelung. So halten wir eine Lösung wie bei den Strolchenfahrten für angezeigt: Die Deckung der von unbekanntem und nicht versicherten Schädigern verursachten Schäden soll dem Bund obliegen (Art. 72). Der Bundesrat kann hiezu eine Versicherung abschliessen. Nur Personenschäden werden gedeckt. Personen, die gesetzlich gegen Unfall versichert sind, erhalten nur Deckung, soweit die Leistungen der gesetzlichen Versicherung ihre Ersatzrechte nicht aufwiegen. Wurde der Schaden durch ein Motorfahrzeug verursacht, so sind die Bestimmungen über die Halterversicherung sinngemäss anzuwenden. Die von Radfahrern verursachten Schäden werden nach den Vorschriften über die Fahrradversicherung gedeckt.

Wenn der Schädiger unerkannt bleibt, ist mit Beweisschwierigkeiten zu rechnen. Der Richter muss dann wenigstens die Überzeugung gewinnen, dass der Schaden durch ein Motorfahrzeug verursacht oder von einem Radfahrer verschuldet wurde. Wenn nach den Umständen ein Verschulden des Geschädigten anzunehmen ist, wird die Deckung ermässigt, bei grobem Verschulden unter Umständen ausgeschlossen werden müssen.

Der Bund und gegebenenfalls sein Versicherer haben Rückgriff: Wenn ein unbekannter Schadenstifter nachträglich ermittelt wird, gegen den Motorfahrzeugführer oder Radfahrer, der den Schaden verschuldet hat, gegen den Halter des schadenstiftenden Motorfahrzeugs und gegen den Haftpflichtversicherer; wenn das schadenstiftende Fahrzeug nicht versichert war, Rückgriff gegen den

Fahrzeugführer, der den Schaden verschuldet hat, sowie gegen die Personen, die dafür verantwortlich sind, dass das Fahrzeug ohne Versicherung verwendet wurde.

Wenn eine kantonale Behörde Fahrzeugausweis und Kontrollschilder für ein Motorfahrzeug oder Fahrradkennzeichen abgibt, obwohl keine Versicherung besteht, dann soll nicht der Bund, sondern der Kanton dem allfälligen Geschädigten für den fehlenden Versicherungsschutz einstehen (Art. 73); ebenso, wenn eine kantonale Behörde es versäumt, Fahrzeugausweis und Kontrollschilder einzuziehen, nachdem der Versicherer das Aussetzen oder Aufhören der Versicherung nach Artikel 64 angezeigt hat. War das Einziehen des Ausweises und der Schilder dagegen objektiv unmöglich, z. B. weil sich das Fahrzeug vor dem Unfall längere Zeit im Ausland befand, so erfolgt die Deckung nach Artikel 72 durch den Bund. Der Kanton hat für seine Leistungen an den Geschädigten den Rückgriff auf den haftpflichtigen Halter, ausser wenn dieser gutgläubig der Meinung war, dass die vorgeschriebene Versicherung bestehe. – In gleicher Weise haftet der Bund für den Fall, dass eine Bundesbehörde Fahrzeugausweise und Kontrollschilder z. B. an Angehörige des diplomatischen Korps trotz Fehlens der Versicherung abgeben sollte.

4. Abschnitt

Verhältnis zu andern Versicherungen

Die Versicherten der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt (Art. 74) erhalten, wenn sie durch Motorfahrzeuge geschädigt werden, die Leistungen der Anstalt und können für den von der Anstalt nicht gedeckten Teil ihres Schadens vom haftpflichtigen Halter und seinem Haftpflichtversicherer Ersatz verlangen (vgl. Art. 74, Abs. 2).

Für den Fall, dass der Halter des schadenstiftenden Motorfahrzeugs Inhaber eines der obligatorischen Unfallversicherung unterstellten Betriebes und Arbeitgeber des Geschädigten ist, bestätigt der Entwurf die Lösung, die sich aus Artikel 129 des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung ergibt und die schon im geltenden Motorfahrzeuggesetz, allerdings undeutlich, festgelegt war: Der Halter haftet ausschliesslich nach dem Gesetz über die Kranken- und Unfallversicherung (Abs. 1). Seine Haftpflicht ist demnach, wenn er die Prämien der obligatorischen Versicherung entrichtet hat, durch die Leistungen dieser Versicherung abgelöst. Nur wenn ihm ein grobes Verschulden nachgewiesen wird, haftet er dem Geschädigten für den Schaden, der die Leistungen der obligatorischen Versicherung übersteigt (Art. 129, Abs. 2, KUVG). Da sich diese Lösung, wie erwähnt, aus Artikel 129 des Kranken- und Unfallversicherungsgesetzes ergibt, gilt sie im ganzen Bereich dieses Artikels, nämlich auch wenn der Halter des schadenstiftenden Fahrzeugs ein Familienangehöriger des Geschädigten, oder ein Familienangehöriger, Angestellter oder Arbeiter des Arbeitgebers des Geschädigten ist. Sollte Artikel 129, Absatz 2, des Gesetzes

über die Kranken- und Unfallversicherung in gewissen Fällen auch auf Nichtbetriebsunfälle (im Sinne des KUVG) anwendbar sein, was das Bundesgericht erwogen, aber offen gelassen hat, so würde dies auch für Artikel 74 des Entwurfs gelten.

Im übrigen wird der Anstalt der Rückgriff auf die Personen, die für den von ihr gedeckten Schaden nach dem Strassenverkehrsgesetz haften, ausdrücklich gewährt (Art. 74, Abs. 2).

Sinngemäss die gleiche Regelung gilt für das Verhältnis der Motorfahrzeughaftung des Bundes zur Eidgenössischen Militärversicherung (Art. 75). Wird ein Versicherter der Militärversicherung durch ein privates Motorfahrzeug geschädigt, so hat er dem Halter gegenüber alle Rechte wie andere Geschädigte. Wenn der Schaden jedoch durch ein Militärfahrzeug verursacht wird, «haftet» der Bund, wie bisher, nur nach dem Bundesgesetz über die Militärversicherung: Ist der Unfall dagegen durch ein anderes Motorfahrzeug des Bundes entstanden, z. B. durch ein Postauto, so hat der Bund den von der Militärversicherung nicht gedeckten Teil des Schadens nach dem Strassenverkehrsgesetz (Art. 69) zu ersetzen. Die gleiche Regel gilt für Unfälle, die mit Fahrrädern des Bundes verursacht werden. Artikel 75 des Entwurfs spricht daher nicht von Motorfahrzeugen, sondern von Militärfahrzeugen schlechthin.

5. Abschnitt

Gemeinsame Bestimmungen

Die obligatorische Haftpflichtversicherung ist heute bei einem Versicherer abzuschliessen, welcher der Versicherungsaufsicht des Bundes untersteht. Nach Artikel 76 des Entwurfs kann der Bundesrat auch andere Unternehmungen als Motorfahrzeug-Versicherer anerkennen. Ein Bedürfnis dafür hat sich in besondern Fällen, z. B. für kommunale Autobusunternehmungen, gezeigt, die einem der Bundesaufsicht nicht unterstehenden Versicherungsverband angehören. Bei ausländischen Motorfahrzeugen genügen im Rahmen der Regelung nach Artikel 70 Versicherungsverträge, die im Ausland bei ausländischen Versicherern mit Gültigkeit auch für die Schweiz abgeschlossen wurden. Es sollte auch möglich sein, einen ausländischen Versicherungsvertrag bis zu seinem Ablauf anzuerkennen, wenn der Standort eines ausländischen Fahrzeugs in die Schweiz verlegt wird.

Nach dem geltenden Gesetz bestimmt sich die Verjährung für den Anspruch gegen den Halter anders als für das direkte Forderungsrecht gegen den Haftpflichtversicherer. Artikel 77 des Entwurfs beseitigt diese Verschiedenheit durch eine einheitliche Verjährungsregel. Sie gilt für den Anspruch des Geschädigten gegen Fahrzeugführer, Halter und Haftpflichtversicherer, aber auch gegenüber allfälligen weitem, neben einem Motorfahrzeughalter haftenden Person, z. B. gegenüber einer für den Unfall mitverantwortlichen Eisenbahnunternehmung. Wenn der Schaden die Folge einer strafbaren Handlung ist, soll der Zivilanspruch – wie nach Artikel 60 des Obligationenrechts – nicht verjähren,

bevor die Verfolgungsverjährung des Strafrechts eintritt. Einheitlich geregelt wird im weitem die Verjährung der Rückgriffsrechte (Abs.2).

Über den Gerichtsstand bestimmt das geltende Recht, dass die Klage gegen den Halter oder gegen den Haftpflichtversicherer des schadenstiftenden Motorfahrzeugs nach Belieben des Geschädigten entweder am Unfallort oder am Wohnsitz des schadenstiftenden Halters angebracht werden kann. Dies hat den Nachteil, dass über den gleichen Unfall an verschiedenen Orten Prozesse geführt werden können, namentlich wenn mehrere Schädiger beteiligt sind. Nach Artikel 78 des Entwurfs sind nun Zivilklagen aus Motorfahrzeug- und Fahrradunfällen beim Richter des Unfallortes anzubringen. Wenn aber alle Geschädigten, die noch nicht abgefunden sind, zustimmen, kann die Klage am Wohnsitz eines Haftpflichtigen oder am Sitz der beklagten Versicherungsgesellschaft eingereicht werden.

Gegen diese Regelung werden vereinzelt verfassungsrechtliche Bedenken erhoben unter Hinweis auf Artikel 59 der Bundesverfassung, wonach der aufrechtstehende Schuldner für persönliche Ansprachen nur vor dem Richter seines Wohnsitzes verfolgt werden kann. Diese Bedenken sind unbegründet. Denn, wie seit jeher anerkannt wird, verfolgt Artikel 59 der Bundesverfassung ausschliesslich den Zweck, Konflikte auszuschliessen, die aus dem Nebeneinanderbestehen verschiedener kantonaler Gerichtsstandsordnungen entstehen könnten. Wenn der Bundesgesetzgeber auf einem von ihm zu ordnenden Gebiet die Zuständigkeit der Gerichte einheitlich regelt, so dass kein interkantonaler Konflikt über den Gerichtsstand aufkommen kann, verstösst er nicht gegen Artikel 59 der Bundesverfassung, mag er auch die Zuständigkeit des Wohnsitzrichters zugunsten eines andern Gerichtsstandes aufheben.

Wenn durch ein Motorfahrzeug oder ein Fahrrad ein Unfall im Ausland verursacht wird, so ist für die Entscheidung von Schadenersatzklagen entweder der Richter am Wohnsitz des Beklagten zuständig (so z. B. nach dem schweizerisch-österreichischen Vollstreckungsvertrag), oder es steht dem Geschädigten frei, die Klage am Unfallort oder am Wohnsitz des Beklagten anzubringen (so z. B. nach dem schweizerisch-französischen Gerichtsstandsvertrag). Der Entwurf betrachtet den Ort des Unfalles als «natürlichen» Gerichtsstand (vgl. Art. 78); er ermöglicht aber Geschädigten, die in der Schweiz wohnen, gegen einen ebenfalls in der Schweiz wohnhaften Schädiger in der Schweiz zu klagen, jedenfalls dann, wenn die Kläger die alleinigen Geschädigten oder wenn im Ausland wohnende Geschädigte abgefunden sind (Art. 79, Abs. 1). Für solche Fälle wird der Richter angewiesen – und hierin liegt vor allem die Bedeutung von Artikel 79 – die Klage nach den Haftpflicht- und Versicherungsbestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes zu entscheiden. Ob die Beteiligten ein Verschulden trifft, wird er zwar nach den am Unfallort geltenden Verkehrsvorschriften beurteilen müssen, im übrigen aber soll er schweizerisches Recht anwenden.

Diese Lösung ist namentlich geboten für Fahrgäste von schweizerischen Gesellschaftswagen, denen im Ausland ein Unfall zustösst; sie stehen mit dem

haftpflichtigen Fahrzeughalter in einem Vertragsverhältnis. Aber auch für andere Auslandsunfälle zwischen Schweizern ist es angezeigt, nach schweizerischem Recht zu entscheiden. Abgesehen davon, dass die Anwendung ausländischen Rechts stets mit Schwierigkeiten verbunden ist und vom Bundesgericht nicht oder nur beschränkt überprüft werden kann, hat die Haftpflichtfrage in solchen Fällen weit engere Beziehungen zum schweizerischen Recht als zum Recht des Unfallortes: Sämtliche Beteiligten – nicht selten sind alle Schweizerbürger – wohnen in der Schweiz und werden sich meist nur kurz ins Ausland begeben haben. Die Haftpflichtversicherung des Schädigers ist in der Schweiz abgeschlossen. In der Schweiz wirken sich die Folgen des Unfalles aus; im Vergleich dazu ist der zufällige Ort des Unfallereignisses nebensächlich. Die Abweichung von der herkömmlichen Regel – Anwendung des Rechts des Unfallortes – ist demnach gerechtfertigt; Staatsverträge oder Grundsätze des Völkerrechts stehen dieser Regelung nicht entgegen.

Die Bestimmungen über die Beweiswürdigung (Art. 80) und über die Vereinbarungen zwischen Geschädigten und Haftpflichtigen (Art. 81) sind mit geringfügigen redaktionellen Änderungen dem bisherigen Gesetz entnommen.

Die Zusatzbestimmungen über Haftpflicht und Versicherung (Art. 82) ermächtigen – wie das geltende Gesetz – den Bundesrat, gewisse Motorfahrzeuge von der gesetzlichen Ordnung der Haftpflicht und der Versicherung auszunehmen (Abs. 1). Gegenwärtig sind Landwirtschaftstraktoren und langsam fahrende Arbeitsmaschinen der Motorfahrzeughaftung und der Versicherungspflicht nicht unterstellt. Wir beabsichtigen nicht, diese Regelung ohne Änderung weiterzuführen. Wir sind vielmehr der Meinung, dass für jedes Motorfahrzeug, das auf öffentlichen Strassen verkehrt, und sei es nur mit sehr beschränkter Geschwindigkeit, eine Haftpflichtversicherung bestehen soll, wenigstens im gleichen Rahmen wie für die Fahrräder. Dagegen ist es nicht notwendig, alle Motorfahrzeuge der Kausalhaftung nach Artikel 54 des Gesetzes zu unterstellen. Für zweiachsige Landwirtschaftstraktoren scheint es uns zwar unerlässlich, für einachsige landwirtschaftliche Arbeitsmaschinen aber jedenfalls dann nicht angezeigt, wenn sie nicht zum Ziehen von Anhängern verwendet werden. Für Fahrräder mit Hilfsmotor genügt unseres Erachtens die Haftung nach Obligationenrecht und die gleiche Versicherung wie für gewöhnliche Fahrräder.

Absatz 3 von Artikel 82 ordnet die Beschwerde gegen die Unterstellung von Fahrzeugen, gewerblichen Unternehmungen und sportlichen Veranstaltungen unter die Haftpflicht- und Versicherungsbestimmungen des Gesetzes. Die Bestimmung lehnt sich eng an Artikel 23, Absatz 3, an, denn meist geht es ja um die Einreihung eines Fahrzeugs in eine bestimmte Fahrzeugkategorie. Im gleichen Beschwerdeverfahren soll sowohl über die technische als auch über die haftpflicht- und versicherungsrechtliche Einordnung eines Fahrzeugs entschieden werden können.

5. Titel

Strafbestimmungen

Vielfach wird erwartet, dass das Strassenverkehrsgesetz eine schärfere Bestrafung der Verkehrsdelikte zur Folge haben werde. Doch sind viele Widerhandlungen im Strassenverkehr, auch wenn man von fahrlässiger Körperverletzung oder Tötung absieht, schon nach dem Schweizerischen Strafgesetzbuch mit erheblichen Strafen bedroht. Dieses sieht in Artikel 237 für fahrlässige Gefährdung des öffentlichen Verkehrs Gefängnis (bis zu 3 Jahren) und Busse (bis zu 20 000 Franken) vor. Es erlaubt damit den Gerichten, die Verkehrsdelikte mit Strenge zu ahnden. Im Strassenverkehrsgesetz sind Strafbestimmungen nur soweit nötig, als Widerhandlungen gegen seine Vorschriften nicht durch das Strafgesetzbuch erfasst werden.

Es ist angeregt worden, Artikel 237 des Strafgesetzbuches abzuändern; denn die Anwendung dieser sehr allgemein abgefassten Bestimmungen sei äusserst uneinheitlich. Die Frage wird zusammen mit andern Problemen des Strafgesetzbuches geprüft.

Im geltenden Motorfahrzeuggesetz sind die meisten Straftatbestände zweigeteilt: Für erste Begehung und leichtere Fälle ist eine kleinere Busse, für schwerere Fälle und für Rückfall dagegen eine schärfere Strafe angedroht. Der Entwurf beseitigt die Zweiteilung und sieht statt dessen nach dem Beispiel des Strafgesetzbuches allgemein einen wesentlich weitem Strafrahmen vor.

Wie bisher wird in erster Linie eine Strafe vorgesehen für die Verletzung der Verkehrsregeln (Art. 83), die im Gesetz selbst oder in den Ausführungsvorschriften enthalten sind. Dieser Strafbestimmung unterstehen aber, im Gegensatz zum bisherigen Motorfahrzeuggesetz, nicht nur Motorfahrzeugführer, Radfahrer und Führer von Tierfuhrwerken, sondern alle Strassenbenützer, also z. B. auch die Fussgänger.

Bei einigen Bestimmungen des 3. Titels («Verkehrsregeln») kann man zweifeln, ob sie eine Verkehrsregel im Sinne von Artikel 83 enthalten, z. B. bei den Vorschriften über die Pflichten nach Unfällen oder über motorsportliche Veranstaltungen. Für solche Fälle enthält der Entwurf daher besondere Strafdrohungen. Zu den Verkehrsregeln zählt dagegen die Vorschrift, wonach neben den Weisungen der Polizei auch die Signale und Markierungen zu befolgen sind (Art. 26). Zuwiderhandlungen gegen signalisierte Anordnungen werden daher nicht mehr – wie heute – nach kantonalem Recht, sondern nach Artikel 83 zu ahnden sein.

Nicht selten stellt die Verletzung einer Verkehrsregel eine Gefährdung des öffentlichen Verkehrs nach Artikel 237 des Strafgesetzbuches dar, nämlich wenn Leib oder Leben eines Menschen bedroht wurden, also die Verletzung oder Tötung eines Strassenbenützers ernstlich nahe lag (sog. «konkrete» Gefährdung). In solchen Fällen ist ausschliesslich das Strafgesetzbuch anzuwenden. Artikel 83 des Strassenverkehrsgesetzes erfasst alle weniger gefährlichen Verstösse gegen die Verkehrsregeln. Er schützt die Verkehrsordnung als solche; seine Anwen-

derung setzt nicht voraus, dass der Täter eine Gefahr heraufbeschworen oder den Verkehr behindert habe.

In besonders leichten Fällen kann von der Bestrafung Umgang genommen werden (Art. 83, Abs. 2). Ein Fahrzeugführer soll z. B. an vollständig übersichtlicher Stelle ohne Gegenverkehr, und solange ihm niemand zu überholen begehrt, auf stark bombierten Strassen in der Mitte, statt rechts, fahren können. Auch wer wegen eines vorschriftswidrig parkierten Fahrzeugs auf freier Strasse mit Vorsicht über eine Sicherheitslinie hinausfährt, soll straflos bleiben. Der Richter wird in der Regel einen besonders leichten Fall nur annehmen können, wenn der Täter für die Abweichung von der Verkehrsregel einen vernünftigen Grund hatte. Im weitern darf der Täter niemanden gefährdet haben; vielmehr musste er – objektiv betrachtet – voraussehen können, dass seine Handlungsweise keine Gefahr schaffen werde. Wer dagegen eine Gefährdung anderer in Kauf nimmt, z. B. wer eine unübersichtliche Kurve schneidet, begeht einen groben Fehler und muss streng bestraft werden, auch wenn zufällig niemand des Weges kam.

Die Möglichkeit, in besonders leichten Fällen von Verfolgung und Strafe Umgang zu nehmen, stellt ein Gegengewicht dar zur notwendigerweise etwas starren Fassung der Verkehrsregeln, insbesondere auch zur weitreichenden Grundregel (Art. 25). Diese wird der Strafrichter anwenden, wenn die zu beurteilende Handlung von keiner der besondern Verkehrsregeln erfasst wird. Er wird sie als auf strafwürdige Weise verletzt betrachten, wenn der Verkehr nennenswert gestört oder die (abstrakte) Gefahr eines Unfalles geschaffen wurde.

Angetrunkene Fahrzeugführer (Art. 84) stellen eine schwere Gefahr für den Verkehr dar. Im allgemeinen neigen sie dazu, die Gefahren zu unterschätzen und die eigenen Fähigkeiten zu überschätzen. Sie sind namentlich nicht in der Lage, beim unerwarteten Auftreten eines Hindernisses oder einer Störung richtig zu reagieren.

Angetrunken ein Motorfahrzeug zu führen ist nach dem Entwurf nicht nur, wie bisher, in schweren Fällen und bei Rückfall, sondern immer ein Vergehen. Die Strafdrohung lautet auf Gefängnis bis zu 6 Monaten (was heute nur für schwere Fälle gilt) oder Busse (bis zu 20 000 Franken, bisher bis 5000 Franken). Der Tatbestand ist erfüllt, wenn der angetrunkene Führer das Fahrzeug in Fahrt gesetzt hat; dass er überdies noch eine Fahrregel verletzt oder den Verkehr gestört habe, ist selbstverständlich nicht erforderlich. Versuch (ein Angetrunkenener hat sich ans Steuer gesetzt, wird aber am Wegfahren gehindert) und Gehilfenschaft (Angetrunkenmachen eines Motorfahrzeugführers) sind strafbar (Art. 21 ff. des Strafgesetzbuches).

Führt ein Angetrunkenener ein motorloses Fahrzeug, so kann er nach geltendem Gesetz nicht bestraft werden; er macht sich erst strafbar, wenn er die Verkehrsregeln verletzt oder den Verkehr im Sinne von Artikel 237 des Strafgesetzbuches gefährdet. Nach dem Entwurf ist jedoch angetrunkenen Personen das Führen aller Arten von Fahrzeugen untersagt (Art. 30, Abs. 2); namentlich Radfahrer stellen in angetrunkenem Zustand eine erhebliche Gefahr dar. Die Strafdrohung lautet auf Haft oder Busse (Art. 84, Abs. 2).

Wer sich einer amtlich angeordneten Blutprobe widersetzt, kann heute nach dem Strafgesetzbuch (Art. 286, Hinderung einer Amtshandlung) mit Gefängnis bis zu einem Monat oder mit Busse bestraft werden. Der Entwurf (Art. 84, Abs. 3) dagegen droht ihm – gleich wie dem Motorfahrzeugführer, der des Fahrens in angetrunkenem Zustand überführt ist – Gefängnis bis zu 6 Monaten oder Busse an. Zur gleichen Strafe kann verurteilt werden, wer sich der Massnahme durch Flucht entzieht und wer den Zweck der Blutprobe vereitelt, indem er z. B. nach einem Unfall weitem Alkohol zu sich nimmt, bevor Polizei und Arzt eintreffen. Artikel 84, Absatz 3, des Entwurfes geht als Sonderbestimmung dem Artikel 286 des Strafgesetzbuches vor, schliesst aber gegebenenfalls die Anwendung von Artikel 285 des Strafgesetzbuches (Gewalt und Drohung gegen Behörden oder Beamte) nicht aus.

Pflichtwidriges Verhalten nach einem Unfall (Art. 85) wird mit Haft oder Busse bestraft. Die Pflichten sind in Artikel 48 umschrieben; sie beziehen sich nur auf Unfälle, an denen ein Motorfahrzeug oder ein Fahrrad beteiligt ist.

Nach Artikel 128 des Strafgesetzbuches wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft, wer jemanden im Stiche lässt, den er verletzt hat, oder der durch ein vom Täter benutztes Fahrzeug, Reittier oder Zugtier verletzt worden ist. Wenn aber ein Fahrzeugführer nach einem Unfall, bei dem er einen Menschen verletzt oder getötet hat, die Flucht ergreift, soll er nicht nur mit Busse allein bestraft werden; vielmehr müssen nach Artikel 85, Absatz 2, des Entwurfes Busse und Gefängnis miteinander verbunden werden. Die Verletzungen bei Motorfahrzeugunfällen sind nicht selten so schwer, dass der Verletzte stirbt, wenn ihm nicht sofort Hilfe geleistet wird. Andererseits bedeutet die Flucht nicht nur ein Imstichlassen des Verletzten, vielmehr rechnet der Flüchtende auch damit, dass er unerkannt bleibe und damit der Strafe und den finanziellen Folgen des Unfalls entgehe. Dieser verwerflichen Gesinnung muss mit einer scharfen Strafdrohung begegnet werden.

Absichtliche Beeinträchtigung der Betriebssicherheit eines Fahrzeuges (Art. 86, Ziff. 1) ist glücklicherweise selten. Von grösserer Bedeutung für die Praxis ist die Möglichkeit, den zu bestrafen, der, z. B. als Mechaniker in einer Garage, die Betriebssicherheit eines Fahrzeuges fahrlässig beeinträchtigt. Für die Verwendung eines nicht betriebssicheren Fahrzeuges (Art. 86, Ziff. 2) soll der Führer und vor allem auch der Halter bestraft werden, der den Gebrauch eines solchen Fahrzeuges duldet; dem Halter sind die Personen gleichgestellt, die, z. B. in grösseren Betrieben, die Aufsicht über die Fahrzeuge führen und damit für ihre Betriebssicherheit verantwortlich sind. Bei motorlosen Fahrzeugen hat in der Regel der Besitzer «wie ein Halter» für die Betriebssicherheit zu sorgen. Der Führer, der als Arbeitnehmer genötigt ist, ein nicht betriebssicheres Fahrzeug zu führen, kann nach Artikel 93, Ziffer 2, von Strafe befreit werden, wenn der Richter dies nach den Umständen für gerechtfertigt erachtet.

Wer ein Fahrzeug zum Gebrauch entwendet (Art. 87), begeht regelmässig eine Sachentziehung nach Artikel 143 des Strafgesetzbuches, könnte

dafür aber nur auf Antrag bestraft werden. Die Entwendung von Motorfahrzeugen zum Gebrauch (Ziff. 1) schädigt aber nicht bloss die Halter, sondern sie ist vor allem vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus zu bekämpfen. Sie soll daher, wie nach dem geltenden Motorfahrzeuggesetz, von Amtes wegen verfolgt werden. Bestraft werden nach dem Entwurf nicht nur der Entwender, sondern auch der Führer und die Mitfahrenden, die bei Antritt der Fahrt von der Entwendung Kenntnis hatten. Eine Milderung gegenüber dem geltenden Recht tritt insofern ein, als die Bestrafung nur auf Antrag erfolgt, wenn der Täter mit dem Halter verwandt ist und einen gültigen Führerausweis hat. Wenn der Halter einen Strafantrag stellt, kann nach Artikel 87, Ziffer 2, z. B. der Chauffeur bestraft werden, der mit dem ihm anvertrauten Fahrzeug eine Fahrt unternimmt, zu der er offensichtlich nicht ermächtigt ist, wie etwa der Angestellte einer Garage, der eine Spritzfahrt ausführt mit dem Fahrzeug, das er bei einem Kunden abholen musste. Schliesslich soll die Entwendung eines Fahrrades zum Gebrauch (Art. 87, Ziff. 3) von Amtes wegen verfolgt werden; diese ausserordentlich häufige Widerhandlung kann nur dann wirksam bekämpft werden, wenn das Einschreiten von einem Strafantrag unabhängig ist.

Der Katalog der strafbaren Handlungen, die mit Ausweisen und Kontrollschildern zusammenhängen (Art. 88–90), ist gegenüber dem geltenden Gesetz in mehreren Punkten ergänzt; die Strafandrohungen sind verschärft. Für zwei besonders zu bekämpfende Widerhandlungen sieht der Entwurf eine Mindeststrafe vor: Wenigstens 10 Tage Haft und Busse für den, der ein Motorfahrzeug führt, obwohl ihm der Führerausweis verweigert oder entzogen wurde (Art. 88, Ziff. 2); Gefängnis und Busse wenigstens in der Höhe der Versicherungsprämie für ein Jahr, wenn ein Motorfahrzeug verwendet wird, ohne dass die vorgeschriebene Versicherung abgeschlossen ist (Art. 89, Ziff. 2).

Die Bestimmung zum Schutz der Signale (Art. 91) ist gegenüber dem geltenden Recht in einem Punkt geändert: Wer unabsichtlich ein Signal beschädigt, bleibt straflos, wenn er die Beschädigung der Polizei meldet (Abs. 2).

Unter den «weitem Widerhandlungen» des Artikels 92 sind neu: die Tatbestände betreffend Typenprüfung, Fahrradkennzeichen, Warnsignale bestimmter Fahrzeuge, Kennzeichen der Polizei, Verwendung von Lautsprechern auf Motorfahrzeugen, sowie sportliche Veranstaltungen und Versuchsfahrten (Ziff. 1 und 4–7). Die beiden weitem Bestimmungen betreffend Nichteinholen eines neuen Fahrzeugausweises nach Halter- oder Standortwechsel und Nichtmitführen der Ausweise (Ziff. 2 und 3) sind mit kleinern Änderungen dem geltenden Recht entnommen. Neu ist, dass gegenüber einem Fahrzeugführer, der den Führer- oder Fahrzeugausweis nicht mitführt, in leichten Fällen von der Bestrafung Umgang genommen werden kann.

Die bisherige Strafbestimmung gegen verkehrsgefährdende Reklame wird fallen gelassen. In der Praxis wird eine Strafe erst ausgesprochen, wenn der behördlichen Aufforderung, eine gefährliche Reklame zu entfernen, nicht nachgekommen wird. Diese Aufforderung kann mit der Strafandrohung nach

Artikel 292 des Strafgesetzbuches (Ungehorsam gegen amtliche Verfügungen) verbunden werden.

Aus Artikel 93 (Strafbarkeit) und Artikel 94 (Verhältnis zu andern Strafgesetzen) sind die folgenden Neuerungen hervorzuheben:

Die Sonderbestimmung über die Strafbarkeit des im Arbeitsverhältnis stehenden Motorfahrzeugführers und seines Arbeitgebers (Art. 93, Ziff. 2) entspricht einem dringenden Bedürfnis. Sie soll gewährleisten, dass der wirklich Verantwortliche bestraft wird und nicht der, der bloss nach Aussen als Täter erscheint. Für Fahrfehler, z. B. gefährliches Überholen, Missachtung des Vortrittsrechts usw., ist in jedem Fall der Fahrzeugführer verantwortlich. Andere Widerhandlungen, z. B. Überladen des Fahrzeugs, Überschreiten der zulässigen Arbeitszeit usw., begeht der Fahrzeugführer oft nicht aus eigenem Antrieb, sondern nach den Weisungen seines Arbeitgebers oder Vorgesetzten. Anstiftung kann in solchen Fällen häufig nicht nachgewiesen werden, weil sich der Arbeitnehmer aus begrifflichen Gründen scheut, seinen Teil zur Abklärung der Verantwortlichkeit beizutragen. Darum sollen nach dem Entwurf bei Widerhandlungen, deren Motiv in einem Vorteil des Arbeitgebers zu erblicken ist, Chauffeur und Arbeitgeber als Täter betrachtet werden. Der Richter soll die Verantwortlichkeit beider abklären und bestrafen, wer schuldig erscheint. Der Arbeitgeber bleibt straflos, wenn er das nach den Umständen Gebotene getan hat, damit die Vorschriften beachtet werden. Der Führer kann, wenn ihm die Unterlassung der Tat wegen der von ihm befürchteten Nachteile nicht zuzumuten war, nicht nur nach Artikel 64 des Strafgesetzbuches milder bestraft, sondern von der Strafe ganz befreit werden. Zu schweren Widerhandlungen, für die Gefängnis angedroht ist, soll sich der Chauffeur auch auf Veranlassung seines Arbeitgebers nicht hergeben. Tut er es doch, so kann er nicht straflos bleiben, aber gegebenenfalls nach Artikel 64 des Strafgesetzbuches milder bestraft werden.

Ähnlich verhält es sich bei den Widerhandlungen auf begleiteten Lernfahrten (Art. 93, Ziff. 3). Fahrschüler und Begleiter kommen als Täter in Betracht. Das Motorfahrzeuggesetz erklärt den Begleiter zum Führer des Fahrzeugs und lässt ihn die Verantwortung tragen. Dem Fahrschüler darf aber kein Freibrief gegeben werden; je mehr er mit fortschreitender Ausbildung selbständig führt, desto stärker geht die Verantwortung auf ihn über. Nach dem Entwurf sind daher Begleiter und Fahrschüler strafbar, jeder soweit, als er seine Pflichten schuldhaft verletzt hat. Dies gilt nicht nur bei den Tatbeständen des Strassenverkehrsgesetzes, sondern auch, wenn auf Lernfahrten eine nach dem Strafgesetzbuch strafbare Handlung, z. B. eine Störung des öffentlichen Verkehrs, eine Körperverletzung usw., begangen wird.

Polizei, Feuerwehr und Sanität (Art. 93, Ziff. 4) benötigen zur Erfüllung ihrer Aufgaben nicht nur ein Vorrecht vor den andern Strassenbenützern (Art. 26, Abs. 2), sondern müssen sich unter Umständen auch über gewisse Verkehrsregeln, Fahrverbote auf einzelnen Strassen, Lichtsignale an Kreuzungen usw. hinwegsetzen können. Die Straflosigkeit solcher Gesetzesverletzungen lässt

sich teilweise aus dem Strafgesetzbuch ableiten (Art. 32, Amts- und Berufspflicht; Art. 34, Abs. 2, Notstandshilfe). Trotzdem ist die Regelung der Frage im Entwurf nützlich, um der Klarheit willen und um die Pflichten der Führer dieser Motorfahrzeuge zu betonen: Sie müssen die übrigen Strassenbenützer warnen und sind nicht aller Vorsichtspflichten enthoben.

Die Veröffentlichung des Strafurteils ist nach Artikel 61 des Strafgesetzbuches anzuordnen, wenn sie im öffentlichen Interesse oder im Interesse des Verletzten geboten ist. Auch die Warnung der Strassenbenützer vor der Begehung gewisser Verkehrsdelikte rechtfertigt nach der Gerichtspraxis die Veröffentlichung. Diese wird vielfach mehr gefürchtet als eine Freiheitsstrafe. Sie hat den nicht leicht zu nehmenden Nachteil, dass sie nicht nur den Täter bloßstellt, sondern auch seine Angehörigen trifft. Angesichts der Leichtfertigkeit, mit der einzelne im Verkehr immer wieder Menschenleben aufs Spiel setzen, soll dennoch von diesem Abschreckungsmittel vermehrt Gebrauch gemacht werden (Art. 94, Ziff. 2).

Der Schlussartikel der Strafbestimmungen (Art. 95) stellt klar, dass der Bundesrat zur Durchsetzung seiner Ausführungsvorschriften Strafen, höchstens aber Haft und Busse, androhen kann (Abs. 1). Die Ahndung der Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsgesetzgebung ist wie bisher Sache der Kantone (Abs. 2); vorbehalten bleibt – ohne ausdrückliche Erwähnung – die militärische Strafrechtspflege. Schon bisher können Bundesbeamte, z. B. Postchauffeure, Militärbeamte, für die in amtlicher Eigenschaft begangenen Widerhandlungen gegen das Motorfahrzeuggesetz verfolgt werden ohne die im Bundesgesetz über die Verantwortlichkeit der eidgenössischen Behörden und Beamten vorgesehene Zustimmung des Bundesrates; der Entwurf dehnt dies aus auf alle Widerhandlungen, also auch Körperverletzung usw., im Strassenverkehr (Abs. 3).

VI. Titel

Ausführungs- und Schlussbestimmungen

Die Vorschriften über die Meldungen, die sich die Vollzugsbehörden zu erstatten haben (Art. 96), entsprechen im allgemeinen dem geltenden Recht. Dieses enthält jedoch keine Bestimmung über die Bekanntgabe der Namen von Inhabern eines Kontrollschildes, was Meinungsverschiedenheiten veranlasste; der Entwurf verankert die bisherige Praxis (Abs. 5).

Die Erhebung von Steuern und Gebühren im Bereich des Strassenverkehrs (Art. 97) ist innerhalb gewisser bundesrechtlichen Schranken Sache der Kantone.

Wie im bisherigen Gesetz bleiben kantonale Durchgangsgebühren ausdrücklich untersagt (Abs. 1). Es ist beantragt worden, diese Bestimmung fallen zu lassen, um für die Benützung von Autobahnen und Alpentunneln Gebühren erheben zu können. Unseres Erachtens wäre zu diesem Zweck Artikel 30 der Bundesverfassung zu revidieren.

Zur Vermeidung von Doppelbesteuerungen bestimmt das Motorfahrzeuggesetz, dass die Steuer für ein Motorfahrzeug, dessen Standort in einen andern Kanton verlegt wird, vom Beginn des auf den Standortwechsel folgenden Kalenderquartals an im neuen Standortkanton zu bezahlen ist. Absatz 2 von Artikel 97 übernimmt die Lösung, die sich in der Praxis durchgesetzt hat: Die Steuer ist vom Beginn des Monats an, in dem der Standortwechsel stattfindet, im neuen Kanton zu bezahlen. Der alte Kanton hat die über diesen Tag hinaus erhobene Steuer zurückzuerstatten. Neu ist die Regel zur Vermeidung der Doppelbesteuerung bei Fahrrädern (Abs. 3): Der neue Standortkanton kann eine Steuer oder Gebühr nicht erheben, bevor die Gültigkeit des vom alten Standortkanton abgegebenen Kennzeichens abgelaufen ist.

Die Bestimmung über die Besteuerung der Bundesfahrzeuge (Abs. 4) wird mit kleinen Änderungen aus dem Motorfahrzeuggesetz übernommen: Militärfahräder werden nicht mehr erwähnt, denn sie bleiben nach den geltenden militärischen Vorschriften Fahrräder des Bundes, auch wenn sie dem Wehrmann zum ausserdienstlichen Gebrauch überlassen sind. Fahrräder des Bundes sind nach dem Entwurf – im Gegensatz zum geltenden Motorfahrzeuggesetz, aber in Übereinstimmung mit Artikel 165 der Militärorganisation – nicht nur steuer-, sondern auch gebührenfrei. Absatz 5 von Artikel 97 betreffend Eingangsgebühren auf ausländischen Motorfahrzeugen ist gegenüber dem geltenden Recht nur redaktionell geändert.

Von den Kantonen können ausländische Motorfahrzeuge nach dem Motorfahrzeuggesetz von 1932 besteuert werden, wenn sie sich wenigstens 3 Monate in der Schweiz befinden. In der Praxis wird jedoch für 6 Monate Steuerfreiheit gewährt. Auf internationalem Boden sind Bestrebungen im Gang, die Steuerfreiheit für ausländische Fahrzeuge noch weiter auszudehnen. Da die künftige internationale Regelung noch nicht feststeht, soll es dem Bundesrat überlassen werden, nach Anhören der Kantone die notwendigen Vorschriften zu erlassen (Abs. 6).

Hinsichtlich der Durchführung des Gesetzes (Art. 98) wird festgehalten, dass allgemeinverbindliche Ausführungsvorschriften vom Bundesrat zu erlassen sind; die übrigen Aufgaben können den Departementen übertragen werden (Abs. 1). Der Vollzug des Gesetzes ist im wesentlichen Sache der Kantone (Abs. 2), denen die Befugnis zum Erlass ergänzender Vorschriften über den Strassenverkehr – ausser über Motorfahrzeuge, Fahrräder und Bahnfahrzeuge – ausdrücklich bestätigt wird (Abs. 3). Das Bedürfnis der Bundesverwaltung, einzelne Vollzugsfragen durch Sachverständige und Probleme von grösserer Tragweite durch Kommissionen begutachten zu lassen, hat sich wiederholt gezeigt und wird mit der Zunahme der Verkehrsprobleme wahrscheinlich fühlbarer werden (Abs. 4). Die Befugnis zu vorläufigen Anordnungen beim Auftreten neuer technischer Erscheinungen oder zur Durchführung neuer zwischenstaatlicher Vereinbarungen (Abs. 5) hat der Bundesrat schon nach dem Motorfahrzeuggesetz; er wird sie in Zukunft vermutlich nicht öfter anrufen müssen als bisher. Wünschenswert ist die neue Bestimmung über die Sonderstellung der

Angehörigen des diplomatischen Korps und des Personals internationaler Organisationen und Ämter (Abs. 6), die es gestattet, die wegen der diplomatischen Vorrechte und Befreiungen notwendigen Ausnahmen vom Gesetz festzulegen.

Das Inkraftsetzen des Gesetzes und der Erlass der Übergangsbestimmungen sollen, wie schon beim Motorfahrzeuggesetz, dem Bundesrat überlassen werden (Art. 99). Einzelne Gesetzesbestimmungen, z. B. jene über die Typenprüfung, können erst in Kraft gesetzt werden, nachdem die dafür notwendigen Vorbereitungen getroffen sind.

Wir beehren uns, Ihnen die Annahme des beiliegenden Gesetzesentwurfes zu empfehlen, und versichern Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 24. Juni 1955.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Max Petitpierre

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

Bundesgesetz über den Strassenverkehr

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Artikel 34^{ter}, 37^{bis}, 64 und 64^{bis} der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 24. Juni 1955,
beschliesst:

I. Titel

Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

¹ Dieses Gesetz ordnet den Verkehr auf den öffentlichen Strassen Geltungsbereich sowie die Haftung und die Versicherung für Schäden, die durch Motorfahrzeuge oder Fahrräder verursacht werden.

² Die Verkehrsregeln (Art. 25-53) gelten für Motorfahrzeuge und Fahrräder auf allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Strassen, für die übrigen Strassenbenützer nur auf den für Motorfahrzeuge oder Fahrräder ganz oder beschränkt offenen Strassen.

Art. 2

¹ Die kantonale Strassenhoheit bleibt im Rahmen des Bundesrechtes Strassenhoheit gewahrt.

² Die Kantone können die örtliche Verkehrsregelung den Gemeinden überlassen; dauernde Fahrbeschränkungen für Motorfahrzeuge und Fahrräder können jedoch nur mit kantonaler Zustimmung angeordnet werden.

Art. 3

¹ Der Bundesrat ist ermächtigt, nach Anhören der Kantone:

Befugnisse
des Bundes

- a. Strassen, die für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendig sind, vorbehaltlos oder unter einschränkenden Bedingungen für den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr offen zu erklären;
- b. für alle oder einzelne Arten von Motorfahrzeugen zeitliche, für die ganze Schweiz geltende Fahrverbote zu erlassen;
- c. den Verkehr auf den Bergpoststrassen zu beschränken.

² Der Bundesrat kann auf Antrag der beteiligten Kantone bestimmte Strassen als Autobahnen bezeichnen und sie dadurch für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder mit bestimmten Arten von Motorfahrzeugen vorbehalten.

³ Soweit es aus militärischen Gründen notwendig ist, kann der Verkehr durch die vom Bundesrat bezeichneten militärischen Stellen nach Fühlungnahme mit den kantonalen Behörden vorübergehend beschränkt oder gesperrt werden.

⁴ Für Strassen im Eigentum des Bundes bestimmen die vom Bundesrat bezeichneten Bundesbehörden, ob und unter welchen Bedingungen der öffentliche Verkehr gestattet ist. Sie stellen die erforderlichen Signale auf.

Art. 4

Kantonale
Verkehrs-
beschränkungen

¹ Den Kantonen bleibt vorbehalten, den Motorfahrzeug- und den Fahrradverkehr auf Strassen, die nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind, vollständig zu untersagen oder zeitlich zu beschränken, soweit sie nicht im Dienste des Bundes beansprucht werden.

² Andere Verkehrsbeschränkungen können die Kantone für einzelne Strassen anordnen, soweit die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Umstände dies erfordern.

³ Soll eine Massnahme nach Absatz 2 länger als sechs Monate dauern oder periodisch wiederkehren, so kann der letztinstanzliche kantonale Entscheid, innert 30 Tagen seit der Zustellung oder Veröffentlichung, an den Bundesrat weitergezogen werden.

⁴ Wo besondere Umstände es erfordern, kann die Polizei den Verkehr auf bestimmten Strassen vorübergehend beschränken oder umleiten.

Art. 5

Verkehrshindernisse

¹ Verkehrshindernisse dürfen nicht ohne zwingende Gründe geschaffen werden.

² Wer die Strasse aufbrechen, zur Ablage von Materialien oder zu ähnlichen Zwecken benützen muss, bedarf einer Bewilligung nach kantonalem Recht.

³ Verkehrshindernisse müssen auffällig kenntlich gemacht, nachts beleuchtet und möglichst bald beseitigt werden.

Art. 6

¹ Beschränkungen des Motorfahrzeug- und Fahrradverkehrs müssen durch Signale oder Markierungen angezeigt werden, sofern sie nicht für das ganze Gebiet der Schweiz gelten.

Signale und
Markierungen

² Strassen und Plätze, die offensichtlich privater Benützung oder besonderen Zwecken vorbehalten sind, bedürfen keiner Kennzeichnung durch Signale oder Markierungen.

³ Im Bereich der für Motorfahrzeuge oder Fahrräder offenen Strassen dürfen nur die vom Bundesrat bestimmten Signale und Markierungen verwendet und nur von den zuständigen Behörden oder mit ihrer Ermächtigung angebracht werden.

Art. 7

Im Bereich der für Motorfahrzeuge oder Fahrräder offenen Strassen sind Reklame und Ankündigungen untersagt, die zu Verwechslung mit Signalen oder Markierungen Anlass geben oder sonst, namentlich durch Ablenkung der Strassenbenützer, die Verkehrssicherheit beeinträchtigen könnten.

Reklame

II. Titel

Zulassung der Fahrzeuge und ihrer Führer zum Verkehr

1. Abschnitt

Motorfahrzeuge und ihre Führer

Art. 8

¹ Motorfahrzeug im Sinne dieses Gesetzes ist jedes Fahrzeug mit einem Motor, durch dessen Kraft es auf dem Erdboden unabhängig von Schienen fortbewegt wird.

Motorfahrzeuge

² Trolleybus und ähnliche Fahrzeuge unterstehen diesem Gesetz nach Massgabe der Gesetzgebung über die Trolleybusunternehmen.

Art. 9

¹ Der Bundesrat erlässt im Rahmen der nachfolgenden Bestimmungen Vorschriften über Bau, Ausrüstung, Ausmasse und Höchstgesamtwicht der Motorfahrzeuge und ihrer Anhänger. Er trifft namentlich die Anordnungen, die zur Hebung der Verkehrssicherheit und zur Vermeidung von Lärm geeignet erscheinen, und kann auch den Bedürfnissen einer militärischen Verwendung der Fahrzeuge angemessen Rechnung tragen.

Bau,
Ausrüstung,
Gewichte

a. Die Breite darf, mit der Ladung, 2,30 m nicht überschreiten; der Bundesrat kann jedoch im Einvernehmen mit den beteiligten Kantonen bestimmte Strassen für Fahrzeuge bis zu 2,50 m Breite offen erklären.

- b. Die Höhe darf, mit der Ladung, 4 m nicht übersteigen.
- c. Das Gesamtgewicht darf höchstens betragen:
- | | |
|--|------|
| beim einzelnen Motorwagen und Sattelmotor-
fahrzeug | 15 t |
| bei einem Anhängerzug | |
| mit einachsigen Anhänger | 20 t |
| mit mehrachsigen Anhänger | 22 t |
- d. Die Belastung einer Achse darf 10 t nicht übersteigen.

² Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen für Motorfahrzeuge und Anhänger, die wegen ihrer Zweckbestimmung höhere Masse oder Gewichte aufweisen oder die nur auf bestimmten Strassen verkehren. Er umschreibt die Voraussetzungen zu bestimmten Fahrten anderer Fahrzeuge mit höheren Massen oder Gewichten.

Art. 10

Ausweise

¹ Motorfahrzeuge und ihre Anhänger dürfen nur mit Fahrzeugausweis und Kontrollschildern in Verkehr gebracht werden.

² Wer ein Motorfahrzeug führt, bedarf des Führerausweises, wer Lernfahrten unternimmt, des Lernfahrausweises.

³ Die Ausweise sind unbefristet und gelten für die ganze Schweiz. Aus besondern Gründen können sie beschränkt, befristet oder mit Auflagen verbunden werden.

⁴ Die Ausweise sind stets mitzuführen und den Kontrollorganen auf Verlangen vorzuweisen; ebenso besondere Bewilligungen.

Art. 11

Fahrzeugausweis

¹ Der Fahrzeugausweis darf nur erteilt werden, wenn das Fahrzeug den Vorschriften entspricht, betriebssicher ist und wenn die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung besteht.

² Der Fahrzeugausweis kann verweigert werden, wenn der Halter die Verkehrssteuern oder -gebühren für das Fahrzeug nicht entrichtet. Der Bundesrat kann vorsehen, dass der Ausweis für im Ausland hergestellte Fahrzeuge erst erteilt werden darf, wenn nachgewiesen ist, dass sie verzollt sind.

³ Wird der Standort eines Fahrzeuges in einen andern Kanton verlegt oder geht es auf einen andern Halter über, so ist ein neuer Fahrzeugausweis einzuholen.

Art. 12

Fahrzeug-
prüfung

¹ Vor der Erteilung des Ausweises ist das Fahrzeug amtlich zu prüfen.

² Der Bundesrat kann den Verzicht auf die Einzelprüfung von typengeprüften Fahrzeugen vorsehen.

³ Das Fahrzeug ist neu zu prüfen, wenn wesentliche Änderungen daran vorgenommen wurden oder Zweifel an seiner Betriebssicherheit bestehen.

⁴ Der Bundesrat kann regelmässige Nachprüfungen der Fahrzeuge vorschreiben.

Art. 13

¹ Serienmässig hergestellte Motorfahrzeuge und Motorfahrzeuganhänger unterliegen der Typenprüfung. Der Bundesrat kann auch Bestandteile und Ausrüstungsgegenstände für Motorfahrzeuge und Fahrräder und, soweit die Verkehrssicherheit es erfordert, Ausrüstungsgegenstände für andere Fahrzeuge der Typenprüfung unterstellen. Typenprüfung

² Fahrzeuge, Bestandteile und Ausrüstungsgegenstände, die der Typenprüfung unterliegen, dürfen nur in der genehmigten Ausführung in den Handel gebracht werden.

³ Der Bundesrat ernennt die mit der Prüfung betrauten Sachverständigen und regelt das Verfahren.

Art. 14

¹ Der Führerausweis wird erteilt, wenn die amtliche Prüfung ergeben hat, dass der Bewerber die Verkehrsregeln kennt und Fahrzeuge der Kategorie, für die der Ausweis gelten soll, sicher zu führen versteht. Motorradfahrer sind vor Erteilung des Lernfahrausweises über die Verkehrsregeln zu prüfen. Lernfahr- und Führerausweis

² Lernfahr- und Führerausweis dürfen nicht erteilt werden, wenn der Bewerber

- a. das vom Bundesrat festgesetzte Mindestalter noch nicht erreicht hat,
- b. durch körperliche oder geistige Krankheiten oder Gebrechen gehindert ist, ein Motorfahrzeug sicher zu führen,
- c. dem Trünke oder andern die Fahrfähigkeit herabsetzenden Süchten ergeben ist,
- d. nach seinem bisherigen Verhalten nicht Gewähr bietet, dass er als Motorfahrzeugführer die Vorschriften beachten und auf die Mitmenschen Rücksicht nehmen würde.

³ Bestehen Bedenken über die Eignung eines Führers, so ist er einer neuen Prüfung zu unterwerfen.

Art. 15

¹ Lernfahrten auf Motorwagen dürfen nur mit einem Begleiter unternommen werden, der seit wenigstens einem Jahr den entsprechenden Führerausweis besitzt. Lernfahrten

² Der Begleiter hat dafür zu sorgen, dass die Lernfahrt gefahrlos durchgeführt wird und der Fahrschüler die Verkehrsvorschriften nicht verletzt.

³ Der Bundesrat kann Vorschriften erlassen über Lernfahrten mit Motorrädern.

⁴ Wer gewerbmässig Fahrunterricht erteilt, bedarf des Ausweises für Fahrlehrer.

Art. 16

Entzug
der Ausweise

¹ Ausweise und Bewilligungen sind zu entziehen, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen zur Erteilung nicht oder nicht mehr bestehen; sie können entzogen werden, wenn die mit der Erteilung im Einzelfall verbundenen Beschränkungen oder Auflagen missachtet werden.

² Der Führerausweis kann entzogen werden, wenn der Führer Verkehrsregeln verletzt und dadurch den Verkehr gefährdet oder andere belästigt hat.

³ Der Führerausweis muss entzogen werden, wenn der Führer

- a. den Verkehr in schwerer Weise gefährdet hat,
- b. in angetrunkenem Zustand gefahren ist,
- c. nicht bestrebt oder nicht fähig ist, ohne Gefährdung oder Belästigung anderer zu fahren.

⁴ Die Dauer des Entzugs ist nach den Umständen festzusetzen; sie beträgt jedoch:

- a. mindestens 1 Monat,
- b. mindestens 3 Monate, wenn der Führer in angetrunkenem Zustand gefahren ist,
- c. mindestens 6 Monate, wenn der Führer trotz Ausweisentzuges ein Motorfahrzeug führt oder wenn ihm der Ausweis innert 2 Jahren zum zweitenmal entzogen werden muss,
- d. mindestens 1 Jahr, wenn der Entzug innert 5 Jahren zum zweitenmal wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand erfolgen muss.

⁵ Dem Unverbesserlichen ist der Ausweis für dauernd zu entziehen.

⁶ Diese Regeln gelten sinngemäss auch für den Lernfahrausweis.

⁷ Der Fahrzeugausweis kann auf angemessene Dauer entzogen werden, wenn Ausweis oder Kontrollschilder missbräuchlich verwendet oder die Verkehrssteuern oder -gebühren nicht entrichtet wurden.

2. Abschnitt

Motorlose Fahrzeuge und ihre Führer

Art. 17

Fahrräder

¹ Fahrräder, die auf öffentlichen Strassen benützt werden, müssen den Vorschriften entsprechen und ein amtliches Kennzeichen tragen. Dieses wird abgegeben, wenn die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung besteht. Es gilt für die ganze Schweiz. Das kantonale Kennzeichen enthält neben der Angabe des Kantons und der Gültigkeitsdauer nur eine Versicherungsnummer.

² Der Bundesrat erlässt Vorschriften über Bau und Ausrüstung der Fahrräder und ihrer Anhänger.

³ Die Kantone können Fahrradprüfungen durchführen.

Art. 18

¹ Kinder unter 7 Jahren dürfen nicht radfahren.

Radfahrer

² Ebenso dürfen nicht radfahren Personen, die sich infolge körperlicher oder geistiger Krankheiten oder Gebrechen, wegen Trunksucht oder andern Süchten oder sonst nicht dafür eignen. Nötigenfalls hat ihnen die Behörde unter Hinweis auf die Strafdrohung des Artikels 292 des Schweizerischen Strafgesetzbuches das Radfahren zu untersagen. Radfahrer, über deren Eignung Bedenken bestehen, können einer Prüfung unterworfen werden.

³ Radfahrern, die den Verkehr schwer oder wiederholt gefährdet haben oder die in angetrunkenem Zustand gefahren sind, kann der Wohnsitzkanton das Radfahren vorübergehend untersagen.

Art. 19

Auf den für Motorfahrzeuge offenen Strassen dürfen andere Fahrzeuge nicht verwendet werden, wenn sie mit der Ladung breiter sind als 2,50 m. Ausnahmen bestimmt der Bundesrat.

Andere
Fahrzeuge

Art. 20

Personen, die sich infolge körperlicher oder geistiger Krankheiten oder Gebrechen oder wegen Trunksucht nicht als Fuhrleute eignen, wie auch kleine Kinder, dürfen Tierfuhrwerke auf den für Motorfahrzeuge offenen Strassen nicht führen. Nötigenfalls hat ihnen die Behörde unter Hinweis auf die Strafdrohung des Artikels 292 des Schweizerischen Strafgesetzbuches das Führen von Tierfuhrwerken zu untersagen.

Fuhrleute

3. Abschnitt

Gemeinsame Bestimmungen

Art. 21

¹ Die Ausweise werden von den Verwaltungsbehörden erteilt und entzogen. Zuständig ist für Fahrzeuge der Standortkanton, für Führer der Wohnsitzkanton, für Bundesfahrzeuge und ihre Führer der Bund.

Zuständige
Behörde

² Die gleichen Regeln gelten für Fahrzeug- und Führerprüfungen und die übrigen in diesem Titel vorgesehenen Massnahmen.

³ Für Fahrzeuge ohne festen Standort und Führer ohne Wohnsitz in der Schweiz ist der Ort massgebend, an dem sie sich vorwiegend befinden. Im Zweifelsfall ist der Kanton zuständig, der das Verfahren zuerst einleitet.

Art. 22

Verfahren,
Geltungsdauer
der Massnahmen

¹ Verweigerung und Entzug eines Fahrzeug- oder Führerausweises sowie das Verbot des Radfahrens oder des Führens von Tierfuhrwerken sind dem Betroffenen schriftlich mitzuteilen und zu begründen.

² Der Kanton, der Kenntnis erhält von einem Grund zu einer solchen Massnahme, kann diese dem zuständigen Kanton beantragen; ebenso dem Bund, wenn er zuständig ist.

³ Hat eine gegen einen Fahrzeugführer gerichtete Massnahme 5 Jahre gedauert, so hat die Behörde auf Verlangen eine neue Verfügung zu treffen, wenn glaubhaft gemacht wird, dass die Voraussetzungen weggefallen sind.

⁴ Für die neue Verfügung nach Absatz 3 ist der Wohnsitzkanton zuständig. Hat der Betroffene den Wohnsitz gewechselt, so ist vor der Aufhebung der Massnahme der Kanton anzuhören, der sie verfügt hat.

Art. 23

Beschwerden

¹ Soweit Verfügungen auf Grund dieses Titels nicht von der Kantonsregierung getroffen werden, hat das kantonale Recht die Beschwerde an eine kantonale Oberbehörde vorzusehen. Das Beschwerderecht steht auch dem Kanton zu, der die Massnahme beantragt hat.

² Der letztinstanzliche kantonale Entscheid kann innert 30 Tagen seit der Eröffnung an das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement weitergezogen werden, das endgültig entscheidet.

³ Beschwerden gegen die Einreihung eines Fahrzeuges in eine Fahrzeugkategorie und gegen Beanstandungen von Bau oder Ausrüstung eines Motorfahrzeuges sind unmittelbar an das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement zu richten. Dieses entscheidet endgültig.

⁴ Die Beschwerdebehörde kann der Beschwerde aufschiebende Wirkung erteilen.

Art. 24

Ergänzung
der Zulassungsvorschriften

¹ Der Bundesrat kann die nachstehenden Fahrzeugarten und ihre Anhänger sowie deren Führer ganz oder teilweise von den Bestimmungen dieses Titels ausnehmen und nötigenfalls ergänzende Vorschriften für sie aufstellen:

- a. Fahrräder mit Hilfsmotor, Motorhandwagen und andere Fahrzeuge von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit sowie solche, die selten auf öffentlichen Strassen verwendet werden,
- b. Motorfahrzeuge im Dienste des Militärs,
- c. Landwirtschaftstraktoren mit beschränkter Geschwindigkeit,
- d. Arbeitsmaschinen und Motorkarren.

² Der Bundesrat erlässt Vorschriften über:

- a. Lichter und Rückstrahler der motorlosen Strassenfahrzeuge,

- b. ausländische Motorfahrzeuge und Fahrräder und ihre Führer sowie internationale Fahrzeug- und Führerausweise,
- c. Ausweise und Fahrzeuge der Fahrlehrer,
- d. Ausweise und Kontrollschilder, inbegriffen kurzfristig gültige für geprüfte oder nicht geprüfte Motorfahrzeuge und Anhänger sowie für Unternehmen des Motorfahrzeuggewerbes,
- e. Kennzeichnung besonderer Fahrzeuge,
- f. Warnsignale der Polizei-, Feuerwehr- und Sanitätsmotorfahrzeuge sowie der Fahrzeuge der Post auf Bergpoststrassen,
- g. Reklame an Motorfahrzeugen,
- h. Fahrradkennzeichen.

³ Der Bundesrat kann, nach Anhören der Kantone, Vorschriften aufstellen über:

- a. Mindestanforderungen, denen Motorfahrzeugführer in körperlicher und psychischer Hinsicht genügen müssen,
- b. Durchführung der Fahrzeug- und Führerprüfungen,
- c. Mindestanforderungen an die Sachverständigen, welche die Prüfungen abnehmen,
- d. Vermieten von Motorfahrzeugen an Selbstfahrer,
- e. Verkehrsunterricht für Motorfahrzeugführer und Radfahrer, die wiederholt Verkehrsregeln übertreten haben.

III. Titel

Verkehrsregeln

Art. 25

¹ Jedermann muss sich im Verkehr so verhalten, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet.

Grundregel

² Besondere Vorsicht ist geboten gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten und wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird.

1. Abschnitt

Regeln für alle Strassenbenützer

Art. 26

¹ Signale und Markierungen sowie die Weisungen der Polizei sind zu befolgen. Die Signale gehen den allgemeinen Regeln, die Weisungen der Polizei den allgemeinen Regeln und den Signalen vor.

Beachten der
Signale und
Weisungen

² Den Polizei-, Feuerwehr- oder Sanitätsmotorfahrzeugen ist beim Ertönen der besondern Warnsignale die Strasse sofort freizugeben. Fahrzeuge sind nötigenfalls anzuhalten.

Art. 27

Verhalten vor
Bahnübergängen

Vor Bahnübergängen ist anzuhalten, wenn Schranken sich schliessen oder Signale Halt gebieten, und, wo solche fehlen, wenn Eisenbahnfahrzeuge herannahen.

2. Abschnitt

Regeln für den Fahrverkehr

I. Allgemeine Fahrregeln

Art. 28

Betriebs-
sicherheit

Fahrzeuge dürfen nur in betriebssicherem Zustand verkehren. Sie müssen so beschaffen und unterhalten sein, dass die Verkehrsregeln eingehalten werden können und dass Führer, Mitfahrende und andere Strassenbenützer nicht gefährdet und die Strassen nicht beschädigt werden.

Art. 29

Mitfahrende,
Ladung,
Anhänger

¹ Personen dürfen auf Motorfahrzeugen und Fahrrädern nur auf den dafür eingerichteten Plätzen mitgeführt werden. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen; er erlässt Vorschriften über die Personenbeförderung mit Anhängern.

² Fahrzeuge dürfen nicht überladen werden. Die Ladung ist so anzubringen, dass sie niemanden gefährdet oder belästigt und nicht herunterfallen kann. Überhangende Ladungen sind auffällig zu kennzeichnen.

³ Zum Ziehen von Anhängern und zum Abschleppen von Fahrzeugen dürfen Motorfahrzeuge nur verwendet werden, wenn Zugkraft und Bremsen ausreichen und die Anhängervorrichtung betriebssicher ist.

⁴ Der Bundesrat erlässt im Rahmen der dem Bund zustehenden Befugnisse Vorschriften über die Beförderung von Tieren sowie von gefährlichen, gesundheitsschädlichen oder ekelerregenden Stoffen und Gegenständen.

Art. 30

Beherrschen
des Fahrzeuges

¹ Der Führer muss das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann.

² Wer angetrunken, übermüdet oder sonst nicht fahrfähig ist, darf kein Fahrzeug führen.

³ Der Führer hat dafür zu sorgen, dass er, namentlich durch die Ladung, nicht behindert wird. Mitfahrende dürfen ihn nicht behindern oder stören.

Art. 31

Geschwindigkeit

¹ Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassenverkehrs- und Sichtverhältnissen. In Ortschaften ist sie zu mässigen.

² Wo das Fahrzeug den Verkehr stören könnte, ist langsam zu fahren und nötigenfalls anzuhalten, namentlich vor unübersichtlichen Stellen, vor nicht frei überblickbaren Strassenverzweigungen sowie vor Bahnübergängen.

³ Den Fussgängern ist das Überqueren der Fahrbahn in angemessener Weise zu ermöglichen. Vor Fussgängerstreifen müssen die Fahrzeugführer langsam fahren und nötigenfalls anhalten. An den Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel ist auf ein- und aussteigende Personen Rücksicht zu nehmen.

⁴ Für schwere Motorwagen und Anhängerzüge beschränkt der Bundesrat die Höchstgeschwindigkeit; für andere Motorfahrzeuge kann er sie, namentlich für den Innerortsverkehr, beschränken.

II. Einzelne Verkehrsvorgänge

Art. 32

¹ Fahrzeuge müssen rechts fahren. Langsam fahrende Fahrzeuge haben sich an den rechten Strassenrand zu halten. Rechtsfahren

² Auf Strassen mit Sicherheitslinien ist immer rechts dieser Linien zu fahren.

³ Der Führer, der seine Fahrrichtung ändern will, wie zum Abbiegen, Überholen, Einspuren und Wechseln des Fahrstreifens hat auf den Gegenverkehr und auf die ihm nachfolgenden Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen.

⁴ Gegenüber allen Strassenbenützern ist ausreichender Abstand zu wahren, namentlich beim Kreuzen und Überholen sowie beim Neben- und Hintereinanderfahren.

Art. 33

¹ Es ist rechts zu kreuzen, links zu überholen. Kreuzen,
Überholen

² Überholen und Vorbeifahren an Hindernissen ist nur gestattet, wenn der nötige Raum übersichtlich und frei ist und der Gegenverkehr nicht behindert wird. Im Kolonnenverkehr darf nur überholen, wer die Gewissheit hat, rechtzeitig wieder einbiegen zu können.

³ Auf Bahnübergängen und in unübersichtlichen Kurven darf nicht überholt werden, auf Strassenverzweigungen nur, wenn sie übersichtlich sind und das Vortrittsrecht anderer nicht beeinträchtigt wird.

⁴ Fahrzeuge dürfen nicht überholt werden, wenn der Führer die Absicht anzeigt, nach links abzubiegen, oder wenn er vor einem Fussgängerstreifen anhält, um Fussgängern das Überqueren der Strasse zu ermöglichen.

⁵ Fahrzeuge, die zum Abbiegen nach links eingespurt haben, werden rechts überholt.

⁶ Dem sich ankündigenden schneller fahrenden Fahrzeug ist die Strasse zum Überholen freizugeben. Wer überholt wird, darf die Geschwindigkeit nicht erhöhen.

Art. 34

Einspuren,
Vortritt

¹ Wer nach rechts abbiegen will, hat sich an den rechten Strassenrand, wer nach links abbiegen will, gegen die Strassenmitte zu halten.

² Auf Strassenverzweigungen hat das gleichzeitig von rechts kommende Fahrzeug den Vortritt. Fahrzeuge auf gekennzeichneten Hauptstrassen haben den Vortritt, auch wenn sie von links kommen.

³ Vor dem Abbiegen nach links ist dem gleichzeitig entgegenkommenden Fahrzeug der Vortritt zu lassen.

⁴ Der Führer, der sein Fahrzeug in den Verkehr einfügen, wenden oder rückwärts fahren will, darf andere Strassenbenützer nicht behindern; diese haben den Vortritt.

Art. 35

Anhalten,
Parkieren

¹ Der Führer hat beim Anhalten auf die nachfolgenden Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen.

² Fahrzeuge dürfen dort nicht angehalten oder aufgestellt werden, wo sie den Verkehr behindern oder gefährden könnten. Wo möglich sind sie auf Parkplätzen aufzustellen.

³ Der Führer muss das Fahrzeug vor dem Verlassen angemessen sichern.

Art. 36

Verhalten
gegenüber der
Strassenbahn

¹ Der Strassenbahn ist das Geleise freizugeben und der Vortritt zu lassen.

² Die fahrende Strassenbahn wird rechts überholt. Wo dies nicht möglich ist, darf sie links überholt werden.

³ Die haltende Strassenbahn darf nur in langsamer Fahrt gekreuzt und überholt werden. Sie wird rechts überholt, wenn eine Schutzinsel vorhanden ist, sonst nur links.

⁴ Der Fahrzeugführer hat nach links auszuweichen, wenn ihm am rechten Strassenrand eine Strassenbahn entgegenkommt.

III. Sicherungsvorkehren

Art. 37

Zeichengebung

¹ Jede Richtungsänderung ist mit dem Richtungsanzeiger oder durch deutliche Handzeichen rechtzeitig bekanntzugeben. Dies gilt namentlich für das Abbiegen, Überholen, Einspuren, Wechseln des Fahrstreifens und Wenden, ebenso für das Einfügen des Fahrzeugs in den Verkehr.

² Die Zeichengebung entbindet den Fahrzeugführer nicht von der gebotenen Vorsicht.

Art. 38

Wo die Sicherheit des Verkehrs es erfordert, hat der Fahrzeugführer die übrigen Strassenbenützer zu warnen. Unnötige und übermässige Warnsignale sind zu unterlassen. Rufzeichen mit der Warnvorrichtung sind untersagt.

Warnsignale

Art. 39

¹ Vom Beginn der Abenddämmerung an bis zur Tageshelle und wenn die Witterung es erfordert, müssen die Fahrzeuge beleuchtet sein. Der Bundesrat kann für bestimmte Fälle Rückstrahler an Stelle von Lichtern gestatten.

Fahrzeugbeleuchtung

² Fahrzeuge, die auf Parkplätzen oder im Bereich genügender Strassenbeleuchtung stehen, müssen nicht beleuchtet sein.

³ Die Fahrzeuge dürfen nach vorn keine roten und nach hinten keine weissen Lichter oder Rückstrahler tragen. Der Bundesrat kann Ausnahmen gestatten.

⁴ Die Beleuchtung ist so zu handhaben, dass niemand unnötig geblendet wird.

Art. 40

¹ Der Fahrzeugführer muss dafür sorgen, dass jeder vermeidbare Lärm, Staub, Rauch und Geruch unterbleibt. Strassenbenützer und Anwohner dürfen nicht belästigt, Tiere nicht erschreckt werden.

Vermeiden von Belästigungen

² Ankündigungen mit Lautsprechern von Motorfahrzeugen aus sind untersagt. Die nach kantonalem Recht zuständige Behörde kann in Einzelfällen Ausnahmen gestatten.

IV. Regeln für besondere Strassenverhältnisse

Art. 41

¹ Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, wie Fuss- und Wanderwege, dürfen mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden.

Verkehrstrennung

² Das Trottoir ist den Fussgängern, der Radweg den Radfahrern vorbehalten. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.

³ Autobahnen sind nur für die vom Bundesrat bestimmten Arten von Motorfahrzeugen offen. Die Zufahrt ist ausschliesslich an den dafür vorgesehenen Stellen gestattet. Der Bundesrat kann Benützungsvorschriften und besondere Verkehrsregeln erlassen.

Art. 42

¹ Auf Strassen, die für den Verkehr in gleicher Richtung in mehrere Fahrstreifen unterteilt sind, darf der Führer seinen Streifen nur verlassen, wenn er dadurch den übrigen Verkehr nicht gefährdet.

Fahrstreifen, Kolonnenverkehr

² Sinngemäss das gleiche gilt, wenn auf breiten Strassen ohne Fahrstreifen Fahrzeugkolonnen in gleicher Richtung nebeneinander fahren.

Art. 43

Steile Strassen,
Bergstrassen

Auf steilen Strassen und Bergstrassen ist so zu fahren, dass die Bremsen nicht übermässig beansprucht werden. Wo das Kreuzen schwierig oder unmöglich ist, muss in erster Linie das abwärts fahrende Fahrzeug anhalten.

V. Besondere Fahrzeugarten

Art. 44

Regeln für
Radfahrer

¹ Radfahrer müssen die Radwege und -streifen benützen.

² Mehr als zwei Radfahrer dürfen nicht nebeneinander fahren. Wenn die Verkehrsverhältnisse es erfordern, namentlich bei dichtem Motorfahrzeugverkehr, müssen sie hintereinander fahren.

³ Wenn der Verkehr angehalten wird, haben die Radfahrer ihren Platz in der Fahrzeugkolonne beizubehalten.

⁴ Radfahrer dürfen sich nicht durch Fahrzeuge oder Tiere ziehen lassen.

Art. 45

Regeln für
Strassenbahnen

Die Verkehrsregeln dieses Gesetzes gelten auch für Eisenbahnfahrzeuge auf Strassen, soweit dies mit Rücksicht auf die Besonderheiten dieser Fahrzeuge, ihres Betriebes und der Bahnanlagen möglich ist.

3. Abschnitt

Regeln für den übrigen Verkehr

Art. 46

Fussgänger

¹ Fussgänger müssen die Trottoirs benützen und, wo solche fehlen, am linken oder rechten Strassenrand gehen.

² Sie haben die Strasse vorsichtig und auf dem kürzesten Weg, nach Möglichkeit auf Fussgängerstreifen, zu überschreiten.

Art. 47

Reiter, Tiere

¹ Reiter haben sich an den rechten Strassenrand zu halten.

² Vieh darf nicht unbewacht auf die Strasse gelassen werden, ausser in signalisierten Weidegebieten.

³ Viehherden müssen von den nötigen Treibern begleitet sein; die linke Strassenseite ist nach Möglichkeit für den übrigen Verkehr freizuhalten. Einzelne Tiere sind am rechten Strassenrand zu führen.

4. Abschnitt

Verhalten bei Unfällen

Art. 48

¹ Ereignet sich ein Unfall, an dem ein Motorfahrzeug oder Fahrrad beteiligt ist, so müssen alle Beteiligten sofort anhalten. Sie haben nach Möglichkeit für die Sicherung des Verkehrs zu sorgen und bei der Feststellung des Tatbestandes mitzuwirken.

² Sind Personen verletzt, so haben alle Beteiligten für Hilfe zu sorgen, Unbeteiligte, soweit es ihnen zumutbar ist. Die Beteiligten, in erster Linie die Fahrzeugführer, haben die Polizei zu benachrichtigen. Ohne Zustimmung der Polizei dürfen sie die Unfallstelle nur verlassen, soweit sie Hilfe benötigen, oder um Hilfe oder die Polizei herbeizurufen.

³ Ist nur Sachschaden entstanden, so hat der Schädiger den Geschädigten zu benachrichtigen und Namen und Adresse anzugeben. Wenn das nicht möglich ist, hat er die Polizei zu verständigen.

⁴ Bei Unfällen auf Bahnübergängen haben die Beteiligten die Bahnverwaltung unverzüglich zu benachrichtigen.

5. Abschnitt

Sportliche Veranstaltungen, Versuchsfahrten

Art. 49

¹ Motor- und radsportliche Veranstaltungen auf öffentlichen Strassen, ausgenommen Ausflugsfahrten, bedürfen der Bewilligung der Kantone, deren Gebiet befahren wird.

Sportliche Ver-
anstaltungen

² Die Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn die Veranstalter Gewähr bieten für einwandfreie Durchführung, wenn die Rücksicht auf den Verkehr es gestattet, die nötigen Sicherheitsmassnahmen getroffen werden und die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung abgeschlossen ist.

³ Die kantonale Behörde kann Ausnahmen von den Verkehrsvorschriften gestatten, wenn genügende Sicherheitsmassnahmen getroffen sind.

Art. 50

Für Versuchsfahrten, auf denen die Verkehrsregeln oder die Vorschriften über die Fahrzeuge nicht eingehalten werden können, ist die Bewilligung der Kantone erforderlich, deren Gebiet befahren wird; diese ordnen die nötigen Sicherheitsmassnahmen an.

Versuchs-
fahrten

6. Abschnitt

Durchführungsbestimmungen

Art. 51

Besondere
Befugnisse
der Polizei

¹ Stellt die Polizei Fahrzeuge oder Führer fest, die nicht zum Verkehr zugelassen sind oder deren Zustand den Verkehr gefährdet, so verhindert sie die Weiterfahrt, nimmt Fahrzeug- oder Führerausweis ab und stellt nötigenfalls das Fahrzeug sicher.

² Hat sich ein Motorfahrzeugführer durch grobe Verletzung wichtiger Verkehrsregeln als besonders gefährlich erwiesen, so kann ihm die Polizei auf der Stelle den Führerausweis abnehmen.

³ Von der Polizei abgenommene Ausweise sind sofort der Entzugsbehörde zu übermitteln; diese entscheidet unverzüglich über den Entzug. Bis zu ihrem Entscheid hat die polizeiliche Abnahme eines Ausweises die Wirkung des Entzuges.

Art. 52

Blutprobe

¹ Gegenüber Fahrzeugführern und an Unfällen beteiligten Strassenbenützern, bei denen Anzeichen von Angetrunkenheit bemerkbar sind, kann die Blutprobe angeordnet werden.

² Das kantonale Recht bestimmt, wer zur Anordnung der Massnahme zuständig ist.

³ Der Bundesrat erlässt Vorschriften über das Vorgehen bei der Blutentnahme und über die technische Auswertung der Blutprobe sowie über die zusätzliche Untersuchung des der Angetrunkenheit Verdächtigten. Die rechtliche Würdigung der tatsächlichen Feststellungen ist Sache der rechtsanwendenden Behörden.

Art. 53

Ergänzung der
Verkehrsregeln

¹ Der Bundesrat kann weitere Verkehrsvorschriften erlassen und für besondere Verhältnisse Ausnahmen von den Verkehrsregeln vorsehen, namentlich für das Militär, für Einbahnstrassen und Bergstrassen.

² Er ordnet die Arbeits- und Präsenzzeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und sichert ihnen eine angemessene Ruhezeit.

³ Er bezeichnet nach Anhören der Kantone die Hauptstrassen mit Vortrittsrecht.

⁴ Er erlässt Bestimmungen über:

- a. die Zeichengebung durch die Polizei und, im Einvernehmen mit den Kantonen, die Kennzeichnung der Verkehrspolizei,
- b. die Kontrolle der Fahrzeuge und ihrer Führer an der Landesgrenze,
- c. die Kontrolle der Fahrzeuge des Bundes und ihrer Führer,
- d. die Verkehrsregelung durch das Militär,
- e. die Tatbestandsaufnahme bei Unfällen, an denen Militärmotorfahrzeuge beteiligt sind.

IV. Titel

Haftpflicht und Versicherung

1. Abschnitt

Haftpflicht

Art. 54

¹ Wird durch den Betrieb eines Motorfahrzeuges ein Mensch getötet oder verletzt oder Sachschaden verursacht, so haftet der Halter für den Schaden.

Haftpflicht
des Halters

² Er wird von der Haftpflicht befreit, wenn er beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder grobes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten verursacht wurde, ohne dass ihn selbst oder Personen, für die er verantwortlich ist, ein Verschulden trifft und ohne dass fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeuges zum Unfall beigetragen hat.

³ Beweist der Halter, der nicht nach Absatz 2 befreit wird, dass ein Verschulden des Geschädigten beim Unfall mitgewirkt hat, so bestimmt der Richter die Ersatzpflicht unter Würdigung aller Umstände.

⁴ Ist der Verletzte oder Getötete aus Gefälligkeit unentgeltlich mitgeführt worden oder war ihm das Fahrzeug aus Gefälligkeit unentgeltlich überlassen, so kann der Richter die Entschädigung ermässigen oder, bei besondern Umständen, ausschliessen; dies gilt auch für Schaden an Sachen, die der Verunfallte unter seiner Obhut mit sich führte.

⁵ Für das Verschulden des Führers und mitwirkender Hilfspersonen ist der Halter wie für eigenes Verschulden verantwortlich.

⁶ Wird ein ausser Betrieb stehendes Motorfahrzeug zum Anlass eines Verkehrsunfalles, so haftet der Halter, wenn ihn oder Personen, für die er verantwortlich ist, ein Verschulden trifft oder fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeuges mitgewirkt hat.

⁷ Die Haftung bestimmt sich nach dem Obligationenrecht

- a. für den die gesetzliche Mindestversicherung übersteigenden Schaden;
- b. für den Schaden am Fahrzeug;
- c. für den Schaden an beförderten Sachen, ausgenommen an Gegenständen, die der Verunfallte unter seiner Obhut mit sich führte; vorbehalten bleiben die Bundesgesetze betreffend den Postverkehr und über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen.

Art. 55

¹ Wird ein Unfall durch mehrere Motorfahrzeuge herbeigeführt, so haften die nach Artikel 54 ersatzpflichtigen Halter dem geschädigten Dritten solidarisch.

Mehrere
Schädiger

² Den beteiligten Haltern wird die Ersatzpflicht zu gleichen Teilen auferlegt, soweit nicht die Umstände, namentlich das Verschulden, eine andere Verteilung rechtfertigen.

³ Die gleichen Regeln gelten, wenn neben Haltern ein ebenfalls aus Gesetz, auch ohne Verschulden, Haftpflichtiger für den Schaden einzustehen hat.

⁴ Hat neben Haltern ein nur für Verschulden Haftpflichtiger für den Schaden einzustehen, so haftet dieser nur für seinen Anteil, den der Richter unter Würdigung aller Umstände bestimmt. Wenn ihn nur ein leichtes Verschulden trifft und die Umstände es rechtfertigen, kann ihn der Richter von der Haftpflicht befreien.

Art. 56

Schadenersatz
zwischen
Haltern

¹ Wird bei einem Unfall, an dem mehrere Motorfahrzeuge beteiligt sind, ein Halter körperlich geschädigt, so wird der Schaden den Haltern aller beteiligten Fahrzeuge zu gleichen Teilen auferlegt, sofern nicht die Umstände, namentlich das Verschulden, eine andere Schadentragung rechtfertigen.

² Für Sachschaden haftet ein Halter dem andern nur, wenn ihm oder Personen, für die er verantwortlich ist, ein Verschulden nachgewiesen wird.

Art. 57

Schadenersatz

¹ Art und Umfang des Schadenersatzes bestimmen sich nach den Grundsätzen des Obligationenrechtes über unerlaubte Handlungen.

² Hatte der Getötete oder Verletzte ein ungewöhnlich hohes Einkommen, so kann der Richter die Entschädigung unter Würdigung aller Umstände angemessen ermässigen.

³ Leistungen an den Geschädigten aus einer privaten Versicherung, deren Prämien ganz oder teilweise vom Halter bezahlt wurden, sind im Verhältnis zu seinem Beitrag auf seine Ersatzpflicht anzurechnen, wenn der Versicherungsvertrag nichts anderes vorsieht.

Art. 58

Genugtuung

Trifft den Halter oder eine Person, für die er verantwortlich ist, ein Verschulden, so kann der Richter unter Würdigung der besondern Umstände, namentlich in Fällen von grobem Verschulden, dem Verletzten oder, wenn dieser gestorben ist, seinen Angehörigen eine angemessene Genugtuungssumme zusprechen.

2. Abschnitt

Versicherung

Art. 59

Versicherungspflicht

¹ Kein Motorfahrzeug darf in den öffentlichen Verkehr gebracht werden, bevor eine Haftpflichtversicherung nach den folgenden Bestimmungen abgeschlossen ist.

² Die Versicherung deckt die Haftpflicht des Halters und der Personen, für die er nach diesem Gesetz verantwortlich ist.

³ Von der Versicherung können ausgeschlossen werden:

- a. Ansprüche des Halters;
- b. Ansprüche des Ehegatten des Halters, seiner Blutsverwandten in auf- und absteigender Linie sowie seiner mit ihm in gemeinsamem Haushalt lebenden Geschwister;
- c. Ansprüche aus Sachschäden, für die der Halter nicht nach diesem Gesetz haftet;
- d. Ansprüche aus Unfällen bei Rennen, für welche die nach Artikel 68 vorgeschriebene Versicherung besteht.

Art. 60

¹ Die Versicherung muss die Ersatzrechte der Geschädigten mindestens bis zu folgenden Beträgen decken:

Mindest-
versicherung

- a. bei Personenschaden:

für eine verunfallte Person	100 000 Franken
für das Unfallereignis	300 000 »
- b. für Sachschaden

bei Motorrädern	10 000 Franken
bei leichten Motorwagen	20 000 »
bei schweren Motorwagen oder Traktoren	30 000 »

² Bei Motorwagen und Anhängerzügen, mit denen Personen befördert werden, erhöht sich die Mindestversicherung für das Unfallereignis bei einer Platzzahl

- | | |
|----------------------------------|-----------------|
| von 9–10 Personen auf | 400 000 Franken |
| von 11–20 Personen auf | 600 000 » |
| von 21–40 Personen auf | 1 000 000 » |
| von über 40 Personen | 1 200 000 » |

³ Bei Motorrädern ohne Seitenwagen kann die Leistung des Versicherers für Tod oder Verletzung der auf dem Soziussitz mitfahrenden Person auf 50 000 Franken beschränkt werden.

Art. 61

¹ Der Geschädigte hat im Rahmen der vertraglichen Versicherungsdeckung ein Forderungsrecht unmittelbar gegen den Versicherer.

Unmittelbarer
Anspruch gegen
den Versicherer,
Einreden

² Einreden aus dem Versicherungsvertrag oder aus dem Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag können dem Geschädigten nicht entgegengehalten werden.

³ Der Versicherer hat ein Rückgriffsrecht gegen den Versicherungsnehmer oder den Versicherten, soweit er nach dem Versicherungsvertrag oder dem Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag zur Ablehnung oder Kürzung seiner Leistung befugt wäre.

Art. 62

Mehrere
Geschädigte

¹ Übersteigen die den Geschädigten zustehenden Forderungen die vertragliche Versicherungsdeckung, so ermässigt sich der Anspruch jedes Geschädigten gegen den Versicherer im Verhältnis der Versicherungsdeckung zur Summe der Forderungen.

² Der Geschädigte, der als erster klagt, sowie der beklagte Versicherer können die übrigen Geschädigten durch den angerufenen Richter unter Hinweis auf die Rechtsfolgen auffordern lassen, ihre Ansprüche innert bestimmter Frist beim gleichen Richter einzuklagen. Der angerufene Richter hat über die Verteilung der Versicherungsleistung auf die mehreren Ansprüche zu entscheiden. Bei der Verteilung der Versicherungsleistung sind die fristgemäss eingeklagten Ansprüche, ohne Rücksicht auf die übrigen, vorab zu decken.

³ Hat der Versicherer in Unkenntnis anderweitiger Ansprüche gutgläubig einem Geschädigten eine Zahlung geleistet, die dessen verhältnismässigen Anteil übersteigt, so ist er im Umfang seiner Leistung auch gegenüber den andern Geschädigten befreit.

Art. 63

Halterwechsel,
Ersatzfahrzeuge

¹ Beim Halterwechsel gehen die Rechte und Pflichten aus dem Versicherungsvertrag auf den neuen Halter über. Wird der neue Fahrzeugausweis auf Grund einer andern Haftpflichtversicherung ausgestellt, so erlischt der alte Vertrag.

² Der bisherige Versicherer ist berechtigt, innert 14 Tagen, seitdem er vom Halterwechsel Kenntnis erhalten hat, vom Vertrag zurückzutreten.

³ Verwendet der Halter an Stelle des versicherten Fahrzeuges und mit dessen Kontrollschildern ein Ersatzfahrzeug der gleichen Kategorie, so gilt die Versicherung ausschliesslich für dieses.

⁴ Ein Ersatzfahrzeug darf nur mit Bewilligung der zuständigen Behörde verwendet werden. Wird es während mehr als 30 Tagen verwendet, so hat der Halter den Versicherer zu benachrichtigen; sonst hat der Versicherer den Rückgriff auf ihn.

Art. 64

Versicherungsnachweis,
Aussetzen und
Aufhören der
Versicherung

¹ Der Versicherer hat zuhanden der Behörde, die den Fahrzeugausweis abgibt, eine Versicherungsbescheinigung auszustellen.

² Aussetzen und Aufhören der Versicherung sind vom Versicherer der Behörde zu melden und werden, sofern die Versicherung nicht vorher durch eine andere ersetzt wurde, gegenüber Geschädigten erst wirksam, wenn der Fahrzeugausweis und die Kontrollschilder abgegeben sind, spätestens jedoch 60 Tage nach Eingang der Meldung des Versicherers.

Die Behörde hat Fahrzeugausweis und Kontrollschilder einzuziehen, sobald die Meldung eintrifft.

³ Werden Fahrzeugausweis und Kontrollschilder bei der zuständigen Behörde abgegeben, so ruht die Versicherung. Die Behörde gibt dem Versicherer davon Kenntnis.

3. Abschnitt

Besondere Fälle

Art. 65

¹ Für den durch einen Motorfahrzeuganhänger verursachten Schaden haftet der Halter des Zugfahrzeuges unter sinnemässiger Anwendung der Bestimmungen über die Haftung bei Motorfahrzeugen.

Motorfahrzeug-
anhänger

² Die Versicherung des Zugfahrzeuges erstreckt sich auch auf die Haftpflicht für die vom Anhänger verursachten Schäden.

³ Anhänger zum Personentransport dürfen nur in den Verkehr gebracht werden, wenn durch eine Zusatzversicherung auf den Anhänger die Mindestversicherung des ganzen Zuges nach Artikel 60, Absatz 2, gewährleistet ist.

Art. 66

¹ Radfahrer haften nach Obligationenrecht.

Fahrräder

² Das Fahrradkennzeichen darf nur abgegeben werden, wenn eine Versicherung besteht, welche die Haftung des Benützers des damit versehenen Fahrrades deckt. Die Versicherung hat auch die Haftpflicht der für den Benützer verantwortlichen Personen, namentlich des Familienhauptes, zu decken.

³ Die Versicherung muss die Ersatzrechte der Geschädigten mindestens bis zu folgenden Beträgen decken:

für eine verunfallte Person	50 000 Franken
für das Unfallereignis	100 000 »
für Sachschaden	5 000 »

⁴ Aus der Versicherung können ausgeschlossen werden:

- a. Ansprüche des Ehegatten des Radfahrers, seiner Blutsverwandten in auf- und absteigender Linie sowie seiner mit ihm in gemeinsamem Haushalt lebenden Geschwister;
- b. Ansprüche aus Verletzung oder Tötung von Mitfahrern;
- c. Ansprüche aus der Beschädigung oder Zerstörung des Fahrrades oder mitgeführter Sachen;
- d. Ansprüche aus Unfällen bei Rennen, für welche die nach Artikel 68 vorgeschriebene Versicherung besteht.

⁵ Solange das Kennzeichen gültig ist, kann die Versicherung nicht aussetzen oder aufhören.

⁶ Der Versicherer hat den Rückgriff auf den eigenmächtigen Benützer des Fahrrades oder des Kennzeichens.

⁷ Die Artikel 61 und 62 gelten sinngemäss.

Art. 67

Unternehmen
des Motorfahr-
zeuggewerbes

¹ Der Unternehmer im Motorfahrzeuggewerbe haftet wie ein Halter für den Schaden, der durch ein Motorfahrzeug verursacht wird, das ihm zu Aufbewahrung, Umbau, Reparatur oder ähnlichen Zwecken übergeben ist. Der Halter haftet nicht; doch wird die Haftpflicht des Unternehmers und der Personen, für die er verantwortlich ist, durch die Halterversicherung gedeckt.

² Diese Unternehmer sowie solche, die Motorfahrzeuge herstellen oder damit Handel treiben, haben eine Haftpflichtversicherung abzuschliessen für die Gesamtheit ihrer eigenen und der ihnen übergebenen Motorfahrzeuge ohne Halterversicherung. Die Bestimmungen über die Halterversicherung gelten sinngemäss.

Art. 68

Rennen

¹ Die Bestimmungen dieses Artikels gelten für motor- und radsportliche Veranstaltungen, bei denen die Bewertung hauptsächlich nach der erzielten Geschwindigkeit erfolgt oder eine Durchschnittsgeschwindigkeit von mehr als 50 km/Std. verlangt wird. Sie gelten auch, wenn die Strecke für den übrigen Verkehr gesperrt ist. Der Bundesrat kann weitere Veranstaltungen einbeziehen.

² Die Veranstalter haften in sinngemässer Anwendung der Bestimmungen über die Haftung der Motorfahrzeughalter für den Schaden, der durch Fahrzeuge der Teilnehmer oder Begleitfahrzeuge oder andere im Dienst der Veranstaltung verwendete Fahrzeuge verursacht wird.

³ Die Haftung für Schäden der Rennfahrer und ihrer Mitfahrer sowie an den im Dienst der Veranstaltung verwendeten Fahrzeugen richtet sich nicht nach diesem Gesetz.

⁴ Zur Deckung der Haftpflicht der Veranstalter, Teilnehmer und Hilfspersonen gegenüber Dritten, wie Zuschauern, andern Strassenbenützern und Anwohnern, ist eine Versicherung abzuschliessen. Die Bewilligungsbehörde setzt die Mindestdeckung nach den Umständen fest; diese darf jedoch nicht geringer sein als bei der ordentlichen Versicherung. Die Artikel 61 und 62 gelten sinngemäss.

⁵ Muss bei einem nicht behördlich bewilligten Rennen ein Schaden durch die ordentliche Versicherung des schadenstiftenden Motorfahrzeuges oder Fahrrades gedeckt werden, so hat der Versicherer den Rückgriff auf die Haftpflichtigen, die wussten oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen konnten, dass eine besondere Versicherung für das Rennen fehlte.

Art. 69

¹ Bund und Kantone unterstehen als Halter von Motorfahrzeugen den Haftpflichtbestimmungen dieses Gesetzes, jedoch nicht der Versicherungspflicht. Ausserdem sind von der Versicherungspflicht Motorfahrzeuge ausgenommen, für die der Bund die Deckungspflicht wie ein Versicherer übernimmt.

Motorfahrzeuge
und Fahrräder
des Bundes
und der Kantone

² Fahrräder des Bundes und der Kantone sind von der Versicherungspflicht ausgenommen. Doch treten Bund und Kantone für die Deckung der beim Gebrauch dieser Fahrräder verursachten Schäden wie Versicherer ein, wenn sie nicht nach andern Gesetzen weitergehend haften.

Art. 70

¹ Der Bundesrat sorgt dafür, dass die Deckung der von ausländischen Motorfahrzeugen in der Schweiz verursachten Schäden im gleichen Umfang gesichert ist, wie wenn der Unfall durch ein schweizerisches Fahrzeug verursacht worden wäre. Ansprüche aus Verletzung oder Tod von ausländischen Insassen ausländischer Fahrzeuge sowie aus der Beschädigung oder Zerstörung solcher Fahrzeuge oder der damit beförderten Sachen können von der Deckung ausgenommen werden.

Ausländische
Fahrzeuge

² Der Bundesrat kann die Deckung der mit ausländischen Fahrrädern in der Schweiz verursachten Schäden regeln.

³ Er kann den Arrest zur Sicherung von Ersatzansprüchen für Schäden, die von ausländischen Motorfahrzeugen oder Fahrrädern verursacht werden, ausschliessen oder beschränken.

Art. 71

¹ Wer ein Motorfahrzeug zum Gebrauch entwendet, haftet wie ein Halter. Solidarisch mit ihm haftet der Führer, der beim Beginn der Fahrt wusste oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen konnte, dass das Fahrzeug zum Gebrauch entwendet wurde. Der Halter haftet nicht, wenn er beweist, dass weder er noch eine Person, für die er verantwortlich ist, die Entwendung zum Gebrauch schuldhaft ermöglicht hat. Der mit-haftende Halter hat den Rückgriff auf die übrigen Haftpflichtigen.

Strolchen-
fahrten

² Gegenüber Mitfahrenden, die von der Entwendung zum Gebrauch Kenntnis hatten oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit haben konnten, richtet sich die Haftung nach Obligationenrecht.

³ Bei Strolchenfahrten, für die der Halter nicht haftet, deckt der Bund die Haftpflichtansprüche für Personenschäden nach den Grundsätzen über die Halterversicherung. Der Bundesrat kann hierfür eine Versicherung abschliessen. Der Bund und sein Versicherer haben den Rückgriff auf die Haftpflichtigen.

⁴ Personen, die gegen Unfall gesetzlich versichert sind, haben Ansprüche aus Absatz 3 nur, soweit die gesetzliche Unfallversicherung den Schaden nicht deckt.

Art. 72

Unbekannte
oder nicht-
versicherte
Schädiger

¹ Der Bund deckt im Rahmen der Mindestversicherung nach diesem Gesetz die Ersatzansprüche für Personenschäden, die von unbekanntem Motorfahrzeugen oder Radfahrern verursacht werden. Kann der Haftpflichtige nachträglich ermittelt werden, so hat der Bund den Rückgriff auf ihn und seinen Versicherer.

² Ebenso deckt der Bund im Rahmen der Mindestversicherung nach diesem Gesetz die Ersatzansprüche für Personenschäden, die von nicht-versicherten und nicht mit gültigen Kontrollschildern oder Kennzeichen versehenen Motorfahrzeugen oder Fahrrädern verursacht werden. Er hat den Rückgriff auf die Personen, die den Schaden verschuldet haben oder für die Verwendung des nicht versicherten Fahrzeugs verantwortlich sind.

³ Geschädigte, die gegen Unfall gesetzlich versichert sind, haben Ansprüche gegen den Bund nur, soweit die gesetzliche Unfallversicherung den Schaden nicht deckt.

⁴ Der Bundesrat kann zur Durchführung dieses Artikels eine Versicherung abschliessen. Der Versicherer hat den Rückgriff wie der Bund.

Art. 73

Zulassung nicht-
versicherter
Fahrzeuge

¹ Wenn ein Kanton Fahrzeugausweise und Kontrollschilder für Motorfahrzeuge oder Kennzeichen für Fahrräder abgibt, ohne dass die vorgeschriebene Versicherung besteht, haftet er im Rahmen der gesetzlichen Mindestversicherung für den Schaden, für den die Halter der Motorfahrzeuge oder die Radfahrer aufzukommen haben. Er haftet in gleicher Weise, wenn er es versäumt, Fahrzeugausweis und Kontrollschilder innert 60 Tagen nach der Meldung des Versicherers im Sinne von Artikel 64 einzuziehen.

² Der Kanton oder sein Versicherer hat den Rückgriff gegen den Halter, der nicht im guten Glauben war, er sei durch die vorgeschriebene Versicherung gedeckt.

³ Diese Bestimmungen gelten sinngemäss für die Abgabe von Fahrzeugausweisen und Kontrollschildern oder Fahrradkennzeichen durch den Bund.

4. Abschnitt

Verhältnis zu andern Versicherungen

Art. 74

Schweizerische
Unfall-
versicherung

¹ Die Inhaber von Betrieben, die der obligatorischen Unfallversicherung unterstellt sind, haften für Betriebsunfälle ihrer Angestellten und Arbeiter mit Motorfahrzeugen nicht nach diesem Gesetz, sondern nach dem Bundesgesetz über die Kranken- und Unfallversicherung.

² Weitergehende Ansprüche aus diesem Gesetz, unter Vorbehalt von Artikel 129 des Kranken- und Unfallversicherungsgesetzes, und das Rückgriffsrecht der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt nach Artikel 100 des Kranken- und Unfallversicherungsgesetzes bleiben gewahrt.

Art. 75

Wird ein Versicherter der Militärversicherung durch ein Militärfahrzeug verletzt oder getötet, so hat der Bund den Schaden ausschliesslich nach dem Gesetz über die Militärversicherung zu decken.

Militär-
versicherung

5. Abschnitt

Gemeinsame Bestimmungen

Art. 76

Die durch dieses Gesetz vorgeschriebenen Versicherungen sind bei einer vom Bundesrat ermächtigten Unternehmung abzuschliessen. Vorbehalten bleibt die Anerkennung der im Ausland abgeschlossenen Versicherungen für ausländische Fahrzeuge.

Versicherer

Art. 77

¹ Schadenersatz- und Genugtuungsansprüche aus Motorfahrzeug- und Fahrradunfällen verjähren in zwei Jahren vom Tag hinweg, an dem der Geschädigte Kenntnis vom Schaden und von der Person des Ersatzpflichtigen erlangt hat, jedenfalls aber mit dem Ablauf von zehn Jahren vom Tag des Unfalles an. Wird die Klage aus einer strafbaren Handlung hergeleitet, für die das Strafrecht eine längere Verjährung vorsieht, so gilt diese auch für den Zivilanspruch.

Verjährung

² Der Rückgriff unter den aus einem Motorfahrzeug- oder Fahrradunfall Haftpflichtigen und die übrigen in diesem Gesetz vorgesehenen Rückgriffsrechte verjähren in zwei Jahren von dem Tag hinweg, an dem die zugrunde liegende Leistung vollständig erbracht und der Pflichtige bekannt wurde.

³ Im übrigen gilt das Obligationenrecht.

Art. 78

Zivilklagen aus Motorfahrzeug- und Fahrradunfällen sind beim Richter des Unfallortes anzubringen. Wenn alle Geschädigten, die noch nicht abgefunden sind, zustimmen, kann die Klage am Wohnsitz eines Haftpflichtigen oder, wenn die Klage gegen den Versicherer gerichtet ist, am Sitz der Versicherungsunternehmung angebracht werden.

Gerichtsstand

Art. 79

Unfälle
im Ausland

¹ Verursachte ein mit gültigen schweizerischen Kontrollschildern versehenes Motorfahrzeug oder ein mit gültigem schweizerischen Kennzeichen versehenes Fahrrad einen Unfall im Ausland, aus dem nur in der Schweiz wohnhafte Personen geschädigt sind, so können diese im gemeinsamen Einverständnis die Schadenersatzklage in der Schweiz anbringen. Die gleiche Möglichkeit haben sie, wenn die im Ausland wohnenden Geschädigten abgefunden sind.

² Die Klage ist gegen den Halter oder Radfahrer beim Richter seines Wohnsitzes zur Zeit der Klageanhebung, die Klage gegen den Versicherer am Sitz der Versicherungsunternehmung oder am Wohnsitz des Haftpflichtigen anzubringen.

³ Der Richter entscheidet diese Fälle nach den Haftpflicht- und Versicherungsbestimmungen dieses Gesetzes.

Art. 80

Beweis-
würdigung

Bei Streitigkeiten über Ansprüche aus Motorfahrzeug- und Fahrradunfällen beurteilt der Richter die Tatsachen, ohne an Beweisregeln des kantonalen Prozessrechtes gebunden zu sein.

Art. 81

Vereinbarungen

¹ Vereinbarungen, welche die Haftpflicht nach diesem Gesetz wegbedingen oder beschränken, sind nichtig.

² Vereinbarungen, die offensichtlich unzulängliche Entschädigungen festsetzen, sind binnen Jahresfrist anfechtbar.

Art. 82

Zusatz-
bestimmungen
über Haft-
pflicht und
Versicherung

¹ Der Bundesrat kann Motorfahrzeuge von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit und solche, die selten auf öffentlichen Strassen verwendet werden, von den Haftpflicht- und Versicherungsbestimmungen dieses Gesetzes ganz oder teilweise ausnehmen.

² Die Bundesversammlung kann durch einen nicht dem Referendum unterstellten Beschluss die Versicherungssummen nach diesem Gesetz angemessen erhöhen, wenn eine Veränderung der wirtschaftlichen Verhältnisse dies erfordert.

³ Verfügungen kantonaler Behörden über die Unterstellung eines Fahrzeuges, eines Unternehmens oder einer sportlichen Veranstaltung unter die Haftpflichtbestimmungen dieses Gesetzes und unter die Versicherungspflicht können innert 30 Tagen durch Beschwerde an das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement angefochten werden, das endgültig entscheidet.

5. Titel

Strafbestimmungen

Art. 83

¹ Wer Verkehrsregeln dieses Gesetzes oder der Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt, wird mit Haft oder mit Busse bestraft. Verletzung der Verkehrsregeln

² In besonders leichten Fällen kann von der Strafe Umgang genommen werden.

Art. 84

¹ Wer in angetrunkenem Zustand ein Motorfahrzeug führt, wird mit Gefängnis bis zu 6 Monaten oder mit Busse bestraft. Angetrunkene Strassenbenützer

² Wer in angetrunkenem Zustand ein nichtmotorisches Fahrzeug führt, wird mit Haft oder mit Busse bestraft.

³ Wer sich vorsätzlich einer amtlich angeordneten Blutprobe widersetzt oder entzieht oder ihren Zweck vereitelt, wird mit Gefängnis bis zu 6 Monaten oder mit Busse bestraft.

Art. 85

¹ Wer bei einem Unfall die Pflichten verletzt, die ihm dieses Gesetz auferlegt, wird mit Haft oder mit Busse bestraft. Pflichtwidriges Verhalten bei Unfall

² Ergreift ein Fahrzeugführer, der bei einem Verkehrsunfall einen Menschen getötet oder verletzt hat, die Flucht, so wird er mit Gefängnis bestraft.

Art. 86

1. Wer vorsätzlich die Betriebssicherheit eines Fahrzeuges beeinträchtigt, so dass die Gefahr eines Unfalles besteht, wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft. Nicht betriebssichere Fahrzeuge

Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Haft oder Busse.

2. Wer ein Fahrzeug führt, von dem er weiss oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen kann, dass es nicht betriebssicher ist, wird mit Haft oder mit Busse bestraft.

Der Halter oder wer wie ein Halter für die Betriebssicherheit eines Fahrzeuges verantwortlich ist, untersteht der gleichen Strafdrohung, wenn er wissentlich oder aus Sorglosigkeit den Gebrauch des nicht betriebssicheren Fahrzeuges duldet.

Art. 87

1. Wer ein Motorfahrzeug zum Gebrauch entwendet und wer ein solches Fahrzeug führt oder darin mitfährt, obwohl er bei Antritt der Fahrt von der Entwendung Kenntnis hatte, wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft. Entwendung zum Gebrauch

Ist einer der Täter ein Angehöriger oder Familiengenosse des Halters und hatte der Führer den erforderlichen Führerausweis, so erfolgt die Bestrafung nur auf Antrag; die Strafe ist Haft oder Busse.

2. Wer ein ihm anvertrautes Motorfahrzeug zu Fahrten verwendet, zu denen er offensichtlich nicht ermächtigt ist, wird auf Antrag mit Haft oder mit Busse bestraft.

3. Wer ein Fahrrad zum Gebrauch entwendet, wird mit Haft oder mit Busse bestraft. Ist der Täter ein Angehöriger oder Familiengenosse des Besitzers, so erfolgt die Bestrafung nur auf Antrag.

4. Der Artikel 143 des Schweizerischen Strafgesetzbuches findet in diesen Fällen keine Anwendung.

Art. 88

Führerausweis,
Lernfahrten

1. Wer ohne den erforderlichen Führerausweis ein Motorfahrzeug führt,

wer die mit dem Ausweis im Einzelfall verbundenen Beschränkungen oder Auflagen missachtet,

wer ein Motorfahrzeug einem Führer überlässt, von dem er weiss oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen kann, dass er den erforderlichen Ausweis nicht hat,

wer ohne Lernfahrausweis oder ohne die vorgeschriebene Begleitung Lernfahrten ausführt,

wer bei einer Lernfahrt die Aufgabe des Begleiters übernimmt, ohne die Voraussetzungen zu erfüllen,

wer ohne Fahrlehrerausweis gewerbsmässig Fahrunterricht erteilt, wird mit Haft oder mit Busse bestraft.

2. Wer ein Motorfahrzeug führt, obwohl ihm der Führer- oder Lernfahrausweis verweigert oder entzogen wurde, wird mit Haft von wenigstens 10 Tagen und mit Busse bestraft.

Art. 89

Fahrzeug-
ausweis,
Kontroll-
schilder

1. Wer ohne den erforderlichen Fahrzeugausweis oder die Kontrollschilder ein Motorfahrzeug führt oder einen Anhänger mitführt,

wer ohne Bewilligung Fahrten durchführt, die nach diesem Gesetz einer Bewilligung bedürfen,

wer die mit dem Fahrzeugausweis oder der Bewilligung von Gesetzes wegen oder im Einzelfall verbundenen Beschränkungen oder Auflagen, namentlich über das zulässige Gesamtgewicht, missachtet,

wird mit Haft oder mit Busse bestraft.

2. Wer ein Motorfahrzeug führt, obwohl er wusste oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen konnte, dass die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung nicht besteht, wird mit Gefängnis und mit Busse

bestraft; die Busse muss mindestens einer Jahresprämie der Versicherung für das Fahrzeug gleichkommen.

3. Der Halter oder wer an seiner Stelle über das Fahrzeug verfügt, untersteht den gleichen Strafandrohungen, wenn er von der Widerhandlung Kenntnis hatte oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit haben konnte.

Art. 90

Wer Ausweise oder Kontrollschilder verwendet, die nicht für ihn oder sein Fahrzeug bestimmt sind,

Missbrauch
von Ausweisen
und Schildern

wer ungültige oder entzogene Ausweise oder Kontrollschilder trotz behördlicher Aufforderung nicht abgibt,

wer andern Ausweise oder Kontrollschilder zur Verwendung überlässt, die nicht für sie oder ihre Fahrzeuge bestimmt sind,

wer vorsätzlich durch unrichtige Angaben, Verschweigen erheblicher Tatsachen oder Vorlage von falschen Bescheinigungen einen Ausweis oder eine Bewilligung erschleicht,

wer Kontrollschilder oder Fahrradkennzeichen verfälscht oder falsche zur Verwendung herstellt,

wer falsche oder verfälschte Kontrollschilder oder Fahrradkennzeichen verwendet,

wer sich vorsätzlich Kontrollschilder oder Fahrradkennzeichen widerrechtlich aneignet, um sie zu verwenden oder andern zum Gebrauch zu überlassen,

wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft.

Art. 91

Wer ein Signal vorsätzlich entfernt, versetzt, beschädigt, unleserlich macht oder verändert,

Signale

wer eine von ihm unabsichtlich verursachte Beschädigung eines Signals nicht der Polizei meldet,

wer ohne behördliche Ermächtigung ein Signal anbringt,

wird mit Haft oder mit Busse bestraft.

Art. 92

1. Wer serienmässig hergestellte, der Typenprüfung unterliegende Fahrzeuge, Bestandteile oder Ausrüstungsgegenstände in nicht genehmigter Ausführung in den Handel bringt, wird mit Busse bestraft.

Weitere Wider-
handlungen

2. Der Halter, der nach Übernahme eines Motorfahrzeuges oder Motorfahrzeuganhängers von einem andern Halter oder nach Verlegung des Standortes in einen andern Kanton nicht fristgemäß einen neuen Fahrzeugausweis einholt, wird mit Busse bis zu 100 Franken bestraft.

3. Der Fahrzeugführer, der die erforderlichen Ausweise oder Bewilligungen nicht mit sich führt, wird mit Busse bis zu 10 Franken bestraft. In leichten Fällen kann von der Strafe Umgang genommen werden.

4. Wer auf einem Fahrrad fährt, das nicht mit gültigem Kennzeichen versehen ist,

wer einem andern, namentlich einem Kind, ein Fahrrad ohne gültiges Kennzeichen zum Fahren überlässt, wird mit Busse bestraft.

5. Wer die besondern Warnsignale der Polizei, der Sanität, der Feuerwehr oder der Bergpost nachahmt,

wer sich die Verwendung von Kennzeichen der Verkehrspolizei anmasst,

wird mit Haft oder mit Busse bestraft.

6. Wer ohne behördliche Bewilligung von Motorfahrzeugen aus mit Lautsprechern Ankündigungen verbreitet, wird mit Haft oder mit Busse bestraft.

7. Wer sportliche Veranstaltungen oder Versuchsfahrten ohne die erforderliche Bewilligung durchführt oder dabei die gesetzlichen oder behördlich angeordneten Sicherheitsmassnahmen nicht trifft, wird mit Haft oder mit Busse bestraft.

Art. 93

Strafbarkeit

1. Bestimmt es dieses Gesetz nicht ausdrücklich anders, so ist auch die fahrlässige Handlung strafbar.

2. Begeht ein Motorfahrzeugführer im Interesse seines Arbeitgebers oder auf Veranlassung eines Vorgesetzten eine nach diesem Gesetz strafbare Handlung, so untersteht der Arbeitgeber oder Vorgesetzte, der die Widerhandlung veranlasst oder sie nicht nach seinen Möglichkeiten verhindert hat, der gleichen Strafandrohung wie der Führer.

Ist für die Tat nur Haft oder Busse angedroht, so kann der Richter den Führer milder bestrafen oder von seiner Bestrafung Umgang nehmen, wenn die Umstände es rechtfertigen.

3. Für strafbare Handlungen auf Lernfahrten ist der Begleiter verantwortlich, wenn er die Pflichten verletzt hat, die ihm als Folge der Übernahme der Begleitung oblagen.

Der Fahrschüler ist verantwortlich, soweit er eine Widerhandlung nach dem Stand seiner Ausbildung hätte vermeiden können.

4. Der Führer eines Polizei-, Feuerwehr- oder Sanitätsfahrzeuges ist auf einer dringlichen Dienstfahrt wegen Missachtung der Verkehrsregeln und der besondern Anordnungen für den Verkehr nicht strafbar, sofern er die erforderlichen Warnsignale gab und alle Sorgfalt beobachtete, die nach den besondern Verhältnissen erforderlich war.

Art. 94

1. Die allgemeinen Bestimmungen des Schweizerischen Strafgesetzbuches finden insoweit Anwendung, als dieses Gesetz nicht abweichende Bestimmungen aufstellt.

Verhältnis
zu andern
Strafgesetzen

Die besondern Bestimmungen des Schweizerischen Strafgesetzbuches bleiben vorbehalten, ebenso die Gesetzgebung über die Bahnpolizei.

2. Der Richter ordnet die Veröffentlichung des Strafurteiles nach Artikel 61 des Schweizerischen Strafgesetzbuches an,

- a. wenn der Verurteilte besondere Rücksichtslosigkeit an den Tag gelegt hat;
- b. wenn der Verurteilte innert 5 Jahren zum zweitenmal wegen Führens eines Motorfahrzeuges in angetrunkenem Zustand bestraft wird.

Art. 95

¹ Der Bundesrat kann für Übertretungen seiner Ausführungsvorschriften zu diesem Gesetz Haft oder Busse androhen.

Ergänzende
Straf-
bestimmungen,
Strafverfolgung

² Die Strafverfolgung obliegt den Kantonen.

³ Bundesbeamte können für Widerhandlungen im Strassenverkehr ohne Zustimmung des Bundesrates strafrechtlich verfolgt werden.

VI. Titel

Ausführungs- und Schlussbestimmungen

Art. 96

¹ Die Polizei- und Gerichtsstellen haben von allen Widerhandlungen, die eine in diesem Gesetz vorgesehene Massnahme nach sich ziehen könnten, der zuständigen Behörde Kenntnis zu geben.

Meldungen

² Die kantonalen Behörden haben dem Bund die nötigen Meldungen zu erstatten für die Nachprüfung der Verzollung, für die militärische Belegung der Motorfahrzeuge und Anhänger sowie für die Fahrzeug- und Unfallstatistik.

³ Der Bundesrat bestimmt, welche kantonalen Massnahmen gegen Strassenbenützer dem Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement zu melden und von diesem allen Kantonen bekanntzugeben sind.

⁴ Strafurteile gegen Bundesbeamte wegen Widerhandlungen im Strassenverkehr sind der Bundesanwaltschaft unentgeltlich mitzuteilen.

⁵ Die Kantone haben, wenn ein zureichendes Interesse glaubhaft gemacht wird, die Namen von Fahrzeughaltern und ihre Versicherer bekanntzugeben. Das Verzeichnis der Namen der Fahrzeughalter kann veröffentlicht werden.

Art. 97

Steuern und
Gebühren

¹ Das Recht der Kantone zur Besteuerung der Fahrzeuge und zur Erhebung von Gebühren bleibt gewahrt. Kantonale Durchgangsgebühren sind jedoch nicht zulässig.

² Vom Beginn des Monats an, in welchem der Standort eines Motorfahrzeuges in einen andern Kanton verlegt wird, ist der neue Standortkanton zur Steuererhebung zuständig. Der alte Standortkanton hat Steuern, die für weitere Zeit erhoben wurden, zurückzuerstatten.

³ Auf Fahrräder können vom neuen Standortkanton erst Steuern oder Gebühren erhoben werden, wenn die Gültigkeit des vom alten Kanton erteilten Kennzeichens abgelaufen ist.

⁴ Die Kantone können die Motorfahrzeuge des Bundes für ihre ausserdienstliche Verwendung besteuern. Fahrräder des Bundes sind steuer- und gebührenfrei.

⁵ Die Erhebung von Eingangsgebühren auf ausländischen Motorfahrzeugen ist dem Bund vorbehalten. Über die Einführung solcher Gebühren entscheidet der Bundesrat.

⁶ Der Bundesrat bestimmt, nach Anhören der Kantone, die Voraussetzungen für die Besteuerung ausländischer Motorfahrzeuge, die längere Zeit in der Schweiz bleiben. Zuständig zur Steuererhebung ist der Kanton, in dem sich ein solches Fahrzeug vorwiegend befindet.

Art. 98

Ausführung
des Gesetzes

¹ Der Bundesrat erlässt die zum Vollzug dieses Gesetzes notwendigen Vorschriften und bezeichnet die zur Durchführung zuständigen eidgenössischen Behörden. Er kann die ihm übertragenen Aufgaben, unter Vorbehalt allgemein verbindlicher Anordnungen, seinen Departementen zuweisen; in solchen Fällen ist die Beschwerde an den Bundesrat zulässig.

² Im übrigen führen die Kantone dieses Gesetz durch. Sie treffen die dafür notwendigen Massnahmen und bezeichnen die zuständigen kantonalen Behörden.

³ Die Kantone bleiben zuständig zum Erlass ergänzender Vorschriften über den Strassenverkehr, ausgenommen Motorfahrzeuge und Fahrräder sowie Eisenbahnfahrzeuge.

⁴ Der Bundesrat kann zur Begutachtung von Fragen, die sich bei der Durchführung dieses Gesetzes ergeben, Sachverständige beiziehen oder beratende Kommissionen bilden.

⁵ Beim Auftreten neuer technischer Erscheinungen auf dem Gebiete des Strassenverkehrs sowie zur Durchführung zwischenstaatlicher Vereinbarungen kann der Bundesrat die vorläufigen Massnahmen treffen, die sich bis zur gesetzlichen Regelung als notwendig erweisen.

⁶ Für die Personen, die im Genuss der diplomatischen Vorrechte und Befreiungen stehen, kann der Bundesrat die Zuständigkeit der Behörden abweichend regeln und die weiteren Ausnahmen von diesem Gesetz vorsehen, die sich aus den völkerrechtlichen Gepflogenheiten ergeben.

Art. 99

¹ Der Bundesrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes.

Schluss-
bestimmungen

² Er erlässt die notwendigen Übergangsbestimmungen, namentlich für die Anpassung der bestehenden Haftpflichtversicherungsverträge an dieses Gesetz.

³ Alle diesem Gesetz widersprechenden Bestimmungen sind aufgehoben, namentlich das Bundesgesetz vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Strassenverkehr (Vom 24. Juni 1955)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1955
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	6921
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.07.1955
Date	
Data	
Seite	1-101
Page	
Pagina	
Ref. No	10 039 082

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.