



AKT 110A/1123

Protokoll

der

interkantonalen Konferenz vom 21. April 1902

behufs

Aufstellung einer einheitlichen Verordnung betreffend Motorwagen- und Fahrrad-Verkehr in der Schweiz auf dem Gebiete der Konkordatskantone.

An der Konferenz haben sich beteiligt:

Präsident: Herr Ruchet, Bundesrat, Chef des eidg. Departements des Innern.

Eidg. Oberbauinspektorat: Herr v. Morlot, eidg. Oberbauinspektor.

Herr Bürkly, Adjunkt, Schriftführer.

Eidg. Postdepartement: Herr Roos, eidg. Kursinspektor.

Eingeladene des eidg. Departements des Innern: Herr Empeyta, Vizepräsident des schweiz. Automobilklubs, in Genf.

Herr Patry, Grossrat, in Genf.

Herr Thélin, Nationalrat, Präsident des schweiz. Touring-Klubs, in Vich bei Nyon.

Delegierte der Kantone:

<i>Zürich:</i>	Herr Dr. Stössel, Regierungsrat,	in Zürich.
<i>Bern:</i>	" Morgenthaler,	" Bern.
<i>Luzern:</i>	" Schobinger,	" Luzern.
<i>Schwyz:</i>	" Schwander,	" Galgenen.
<i>Obwalden:</i>	" Kächler,	" Sarnen.
<i>Nidwalden:</i>	" Odermatt,	" Stans.
<i>Zug:</i>	" Merz,	" Zug.
<i>Freiburg:</i>	" Weck,	" Freiburg.
"	" Gremaud, Kantonsingenieur,	" "
<i>Solothurn:</i>	" Büttiker, Regierungsrat,	" Solothurn.
<i>Baselstadt:</i>	" Dr. Zutt,	" Basel.
<i>Baselland:</i>	" Dr. Glaser,	" Liestal.
<i>Schaffhausen:</i>	" Hug,	" Schaffhausen.
<i>Appenzell A.-Rh.:</i>	" Zwicky,	" Herisau.
<i>St. Gallen:</i>	" Dr. Mächler,	" St. Gallen.
<i>Graubünden:</i>	" Dr. Brügger,	" Chur.
<i>Aargau:</i>	" Conrad,	" Aarau.
<i>Thurgau:</i>	" Braun,	" Frauenfeld.
<i>Tessin:</i>	" Dr. Gamboni, Sekretär des Departements des Innern,	Bellinzona.
<i>Waadt:</i>	" Duboux, Regierungsrat,	in Lausanne.
"	" Deladoye, Adjunkt des Kantonsingenieurs,	in Lausanne.
<i>Wallis:</i>	" Ducrey, Regierungsrat,	in Sitten.
<i>Neuenburg:</i>	" Soguel,	" Neuenburg.
"	" Hotz, Kantonsingenieur,	" "
<i>Genf:</i>	" Didier, Regierungsrat,	" Genf.

Der *Vorsitzende*, Herr Bundesrat Ruchet, begrüsst die Teilnehmer an der Konferenz und leitet die Verhandlungen auf Grund des erlassenen Kreisschreibens an die Kantone mit dem Bemerken ein, dass sich die Diskussion hauptsächlich auf die den Verkehr der Motorfahrzeuge und Fahrräder betreffenden Massnahmen erstrecken sollte.

Die Vertreter der Kantone *Genf*, *Bern* und *Neuenburg* stimmen der Aufstellung eines einheitlichen Reglements zu, wobei die Frage aufgeworfen wird, ob hiefür ein eidg. Gesetz geschaffen werden solle, oder ob eine Lösung der Frage auf dem Wege eines Konkordates vorzuziehen sei.

Der Vorsitzende erklärt, dass für ein eidg. Gesetz die verfassungsmässigen Grundlagen fehlen und daher eine Verständigung in letzterem Sinne zu suchen sei.

Nach einigen Bemerkungen des Vertreters des Kantons *Luzern* über die Rechtsgültigkeit kantonaler Erlasse dieser Art, sprechen sich die Abgeordneten der Kantone *Graubünden*, *Wallis* und *Tessin* über die bei den Bergstrassen vorkommenden Schwierigkeiten aus, wobei *Graubünden* insbesondere das ergangene Verbot begründet und aufrechterhält. *Wallis* wünscht gewisse Beschränkungen für die Alpenstrassen und die Verbindungen mit den Seitentälern. Die Simplonstrasse ist auf Wunsch der schweiz. Postverwaltung dem Automobilverkehr entzogen worden, auch *Tessin* wünscht eine besondere Berücksichtigung seiner Bergstrassen.

Der Vorsitzende erachtet die Verhandlungen über die Eintretensfrage in annehmendem Sinne als geschlossen und geht zur artikelweisen Beratung über.

Nach gewalteter Diskussion über die Wünschbarkeit an der Konferenz auf redaktionelle Änderungen einzutreten, wurden bei der Beratung der einzelnen Artikel nachstehende Anträge formuliert.

Entwurf zu einer Verordnung des Automobil- und Fahrradverkehrs in der Schweiz auf dem Gebiete der einverstandenen Kantone.

KAPITEL I.

Automobile.

Art. 1. Die Motorwagen, Motorcycles und alle andern Fuhrwerke mit mechanischem Antriebe sind den nachfolgenden Bestimmungen unterworfen.

Verkehrserlaubnisschein und Kontrollnummer.

Art. 2. Kein Motorfahrzeug darf dem öffentlichen Verkehr übergeben werden, bevor es nicht durch einen von der zuständigen Behörde bezeichneten Sachverständigen geprüft wurde; dieser soll sich von der guten Konstruktion des Wagens und seines Motors überzeugen und prüfen, ob der Wagen mit den nötigen Bremsen, Lärmsignalen und den vorschriftsmässigen Lichtern versehen ist.

Art. 3. Niemand darf einen der in dieser Verordnung bezeichneten Wagen führen, ohne die Ermächtigung der kompetenten Behörde seines Wohnsitzes zu besitzen. Diese Bewilligung kann erst erteilt werden, nachdem die Fähigkeit des Bewerbers, seinen Wagen ohne Gefahr für die öffentliche Sicherheit zu führen, dargetan ist.

Es wird demselben eine Karte ausgestellt, enthaltend:

Antrag Schobinger (Luzern):

Entwurf einer Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr in der Schweiz auf dem Gebiete der Konkordatskantone.

Antrag Duboux (Waadt): unterworfen, mit Ausschluss derjenigen, die einem konzessionierten Betrieb angehören.

Andere Kantone, worunter *Tessin*, erachten diesen Zusatz nicht als wünschenswert.

Antrag Didier (Genf): zuständigen kantonalen Behörde.

Brügger (Graubünden) wünscht die Artikel 2 bis 4 zusammenzuziehen und Art. 5, sowie Art. 6 bis 15 übersichtlicher zu ordnen.

Morgenthaler (Bern) empfiehlt Streichung des ganzen Artikels, der in die Kompetenz der Kantone gehört.

Morgenthaler (Bern) wünscht die Aufnahme einer Bestimmung über die Gültigkeitsdauer der Bewilligung (ein Jahr) und wird von den Vertretern von *Aargau*, *Zürich* und *Neuenburg* unterstützt, während *Genf* dies als unnötig erachtet.

Stössel (Zürich) beantragt, die Angabe des Geburtsjahres in die Karte aufzunehmen.

Gamboni (Tessin) findet es angezeigt, der Karte einen Auszug des Reglements beizugeben.

- a) seinen Namen, Vornamen, Wohnort und Beruf;
- b) seine Photographie;
- c) die Beschreibung, Nummer und das Gewicht seines Wagens.

Diese Bewilligung gilt auf dem Boden aller einverstandenen Kantone.

Art. 4. Jedes Motorfahrzeug muss mit zwei Schildchen versehen sein, welche die Ordnungsnummer, sowie das kantonale Wappen tragen. Diese Schilder, von gleicher Form für alle einverstandenen Kantone, werden durch die zuständige Behörde geliefert. Sie sind an der Vorder- wie Hinterseite des Wagens so anzubringen, dass sie beständig sichtbar sind. Wenn die Bauart des Fahrzeuges das Anbringen derselben vorn und hinten nicht zulässt, werden dieselben an den beiden Seiten placiert. Diese Schildchen sind persönlich und nicht übertragbar.

Sie haben Gültigkeit auf dem Gebiete aller einverstandenen Kantone.

Art. 5. Die die Schweiz durchfahrenden Fremden sind weder zur Errichtung der Gebühr, noch zum Tragen des Nummernschildes verpflichtet, immerhin unter der Bedingung, dass sie eine von ihrer Regierung ausgestellte Bewilligung mit sich führen.

Alarmapparate, Bremsen und Laternen.

Art. 6. Jeder Führer soll seinen Wagen mit einer Warnvorrichtung versehen; diese hat aus einem Horn mit tiefem Ton zu bestehen, mit Ausschluss jedes andern Signals.

Der Führer soll beim Kreuzen oder Überholen von Fuhrwerken, Velocipeden oder Fussgängern, die die Strasse überschreiten, Signale geben, und zwar frühzeitig genug, um sie zu warnen.

Zur Nachtzeit und bei Nebel sind ab und zu Signale zu geben.

Art. 7. Jeder Motorwagen soll mit zwei Bremsen versehen sein, deren Gebrauch auf abfallendem Terrain überall obligatorisch ist. Diese Bremsen müssen stark genug sein, um den in vollem Laufe befindlichen Wagen bei einem Gefälle von 12 ‰ anzuhalten.

Antrag Brügger (Graubünden): Die das Gebiet der Konkordatskantone durchfahrende Fremden führen.

Morgenthaler (Bern) findet, dass die Fremden bei ihrem Eintritt in die Schweiz eine Fahrbewilligung einholen und eine Gebühr bezahlen sollten, da sie sonst besser behandelt würden als die Schweizerbürger.

Stössel (Zürich) stellt hierüber den Grundsatz der Reziprozität mit den andern Staaten auf.

Zutt (Basel-Stadt) glaubt, man könne Art. 1 bis 5 zusammenziehen und sich auf die Hauptpunkte (Signale, Nummern, Schnelligkeit und Vorsichtsmassregeln) beschränken. Die Hauptsache ist, dass jeder Fahrer einen Ausweis besitze, alle andern Bestimmungen (Art. 1 bis 5) sind nebensächlich.

Brügger (Graubünden) macht darauf aufmerksam, dass in seinem Kantone Strassen mit grösserem Gefälle als 12‰ vorkommen.

Art. 8. Jeder Motorwagen soll zur Nachtzeit, d. h. sobald die Strassen beleuchtet werden, vorn mit zwei Laternen versehen sein, die eine mit grünem, die andere mit weissem Licht, die erstere links, die andere rechts. Die Laterne mit grünem Licht darf auch einen weissen Streifen in der Mitte enthalten oder in der Mitte weiss sein.

Motorvelos brauchen auch nur mit einer einzigen weissen Laterne versehen sein.

Diese Lichter sind gültig auf dem Gebiete aller einverstandenen Kantone.

Schnelligkeit. Verkehr.

Art. 9. Der Führer eines Motorwagens soll beständig seine Fahrgeschwindigkeit beherrschen; er hat den Gang jedesmal zu verlangsamen oder sogar anzuhalten, wenn das Fahrzeug Anlass zu einem Unfall oder zu einem Verkehrshemmnis bieten könnte, oder auch wenn ein Reit-, Zug- oder Lasttier Scheu zeigt.

Beim Durchfahren von Städten, Dörfern oder Weilern darf die Geschwindigkeit unter keinen Umständen zwölf Kilometer in der Stunde, also die Geschwindigkeit eines Pferdes im Trabe, überschreiten.

Diese Geschwindigkeit soll auf diejenige eines Pferdes im Schritt, also auf acht Kilometer herabgesetzt werden, auf Brücken, in Durchfahrten, engen Strassen, Kehren und überall da, wo die kompetente Behörde für alle Fuhrwerke im allgemeinen — und zwar durch gut sichtbar placierte und bei Nacht erleuchtete Aufschrifttafeln — eine verminderte Geschwindigkeit befohlen hat.

Niemals darf die Geschwindigkeit, selbst in flachem Lande, dreissig Kilometer in der Stunde überschreiten.

Antrag Didier (Genf): Streichung des letzten Alineas.

Antrag Brügger (Graubünden): d. h. sobald die Strassen in *Ortschaften* beleuchtet werden,

Antrag Ruchet: Jeder Motorwagen soll bei *Beginn der Nacht*, d. h. sobald die Strassen

Antrag Didier (Genf): Zusammensetzung der zwei letzten Anträge Brügger und Ruchet.

Antrag Ducrey (Wallis): Acht Kilometer statt zwölf Kilometer in Ortschaften.

Antrag Schobinger (Luzern): Geschwindigkeit von höchstens zwölf Kilometer auf Strassen von mehr als 3% Gefäll und unter 6 Meter Fahrbahnbreite; unter 4,20 Meter Breite sollten nur die Anwohner die Bewilligung zum Fahren erhalten.

Die maximale Geschwindigkeit von 30 Kilometer sollte nur auf ebenen, mindestens sechs Meter breiten, übersichtlichen und verkehrleeren Strassenstrecken gestattet sein.

Antrag Conrad (Aargau): In Städten, Dörfern und Weilern die Maximalgeschwindigkeit auf zehn Kilometer beschränken.

Antrag Duboux (Waadt): Möchte, um die Bergstrassen zu berücksichtigen, die Geschwindigkeit auf denselben auf zwölf Kilometer zu beschränken. Das Anbringen von beleuchteten Aufschrifttafeln ist in die vorgeschlagene Weise unannehmbar.

Didier (Genf) stimmt dem Antrag Duboux bei und beantragt die Geschwindigkeit in Städten, Dörfern und Weilern von zwölf auf acht Kilometer zu normieren.

Nach *Brügger* (Graubünden) ist der Vergleich mit der Pferdeggeschwindigkeit wegen Erleichterung bei der Aufsicht beizubehalten, im Schritt legt aber das Pferd nur 5 bis 6 Kilometer zurück.

Morgenthaler (Bern) wünscht Aufklärung über die Geschwindigkeitsmesser.

Empeyta (Automobilklub) teilt mit, dass man sich in Frankreich mit dieser Frage eifrig beschäftige, dass aber noch kein brauchbarer Apparat erfunden worden sei.

Antrag Schwander (Schwyz): 1. Alinea: Der Führer eines Motorfahrzeuges soll beständig seine Fahrgeschwindigkeit beherrschen; er hat den Gang jedesmal zu verlangsamen oder sogar anzuhalten, wenn das Fahrzeug Anlass zu einem Unfall oder zu einem Verkehrshemmnis bieten könnte. Wenn bei seinem Herannahen Reit-, Zug- oder Lasttiere, sowie Viehherden Zeichen von Schrecken

Art. 10. Der Führer soll immer rechts halten, beim Kreuzen nach rechts, beim Überholen nach links ausweichen. Niemals darf er einem die Strasse durchquerenden Wagen oder Fussgänger den Weg sperren, sondern soll hinter demselben durchfahren.

Art. 11. Jeder in unfreiwilliger Ruhe befindliche Wagen soll auf der rechten Seite der Strasse so plaziert werden, dass er den Verkehr nicht hindert, ausgenommen Fälle zwingender Natur. Zur Nachtzeit soll der Führer seinen Wagen durch sichtbare Zeichen bemerkbar machen.

Art. 12. Es ist dem Führer verboten, beim Verlassen seines Wagens den Motor im Gange zu lassen.

Art. 13. Wenn ein Unfall sich bei der Passage eines Automobils ereignet, soll der Führer anhalten, selbst, wenn ihn keine Schuld trifft. Er soll aufpassen, dass dem Opfer die nötige Hilfe zu teil wird und muss er auf Verlangen seinen Namen, sowie seine Wohnung angeben.

Art. 14. Auf Anruf eines behördlichen Agenten, wenn er sich als solcher zu erkennen gibt, muss der Führer anhalten und auf Ersuchen seinen Verkehrserlaubnisschein vorweisen.

Art. 15. Wettfahrten sind auf den öffentlichen Strassen untersagt, zum mindesten ist eine spezielle Bewilligung des Regierungsrates nötig.

KAPITEL II.

Fahrräder.

Art. 16. Der Fahrrad-Verkehr auf allen öffentlichen Strassen der einverstandenen Kantone ist den unten angeführten Bestimmungen unterworfen.

Ausweiskarten und Polizeinummern.

Art. 17. Jeder Radfahrer muss eine mit seiner Photographie versehene Ausweiskarte bei sich führen, welche seinen Namen, Vornamen, Wohnort, Beruf, sowie die Nummer des Rades angibt.

äussern, so hat das Fahrzeug sofort anzuhalten.

Antrag Thélin (Touringklub): Für breite Strassen und Plätze Annahme von zwölf Kilometern; für enge Strassen acht Kilometer.

Antrag Brügger (Graubünden): Ein Wagen, der stehen bleibt, soll gebremst sein.

Antrag Brügger (Graubünden): Ersetzung des Wortes „aufpassen“ durch „dafür sorgen“.

Antrag Didier (Genf) eine spezielle Bewilligung der zuständigen kantonalen Behörde.

Antrag Brügger (Graubünden): Anfügen auf welchem Gebiete der Schweiz das Reglement gelte.

(Angabe der Kantone, die dem Konkordate nicht beigetreten sind.)

Antrag Stössel (Zürich): Geburtsjahr einschalten.

Schobinger (Luzern) erachtet die Bezeichnung des Fahrrades als solches für genügend und beantragt, den Artikel fallen zu lassen, indem Ausweiskarten der Fahrer unnötig seien.

Art. 18. Jedes Fahrrad soll mit einem nummerierten Kontrollschildchen versehen sein. Diese Platte ist am Hinterteil der Maschine, gut sichtbar, parallel der Lenkstange, zu befestigen.

Art. 19. Die Ausweiskarten, sowie die Polizeinummern werden von der zuständigen Behörde des Kantons geliefert, in welchem der Radfahrer seinen Wohnsitz hat, und sind gültig auf dem ganzen Gebiete der einverstandenen Kantone.

Art. 20. Von der Verpflichtung, eine Ausweiskarte, sowie die Polizeinummer bei sich zu führen, sind ausgenommen:

1. die Militär-Radfahrer im Dienst;
2. die Fremden auf der Durchreise.

Alarm-Apparat, Bremse, Laterne.

Art. 21. Jedes Fahrrad soll mit einem bis auf 50 Meter hörbaren Alarm-Apparat (Glocke, Schelle oder Horn mit durchdringendem Ton) versehen sein, der so oft als nötig zu benutzen ist.

Art. 22. Jedes Fahrrad muss mit einer Bremse versehen sein.

Art. 23. Von Einbruch der Dämmerung an darf nur mit gut leuchtender Laterne gefahren werden.

Verkehrsbestimmungen.

Art. 24. Der Fahrradverkehr ist auf den für Fussgänger reservierten Trottoirs und öffentlichen Spazierwegen untersagt.

Diese Bestimmung ist nicht anzuwenden auf die an der Hand geführten Maschinen.

Art. 25. Velorennen auf öffentlichen Strassen und Wegen ohne Bewilligung des Regierungsrates sind verboten.

Art. 26. Bei grösserem Verkehr, sowie bei Strassenkreuzungen und Biegungen soll der Radfahrer ein mässiges Tempo, nicht über 8 Kilometer in der Stunde, einhalten und weder Lenkstange noch Pedal loslassen.

Art. 27. Der Radfahrer hat Fuhrwerken, Reitern und Fussgängern rechts auszuweichen und links vorzufahren. Die Absicht, vorzufahren, hat er, wenn nötig, durch Stimme oder Alarmapparat kundzugeben.

Stössel (Zürich) bekämpft diese Ansicht mit Rücksicht auf die zu bezahlenden Gebühren.

Auf die Frage *Soguets* (Neuenburg), warum die Fremden ausgenommen werden, wird geantwortet, dass die Motorfahrer überall Ausweiskarten haben.

Glaser (Baselland) wünscht, dass den Velocipedisten das Führen von Maschinen auf den Trottoirs verboten werde.

Didier (Genf) ist nicht dieser Ansicht und behält sich die Streichung dieses Zusatzes vor.

Antrag Glaser (Baselland): Streichung des ganzen 2. Alineas.

... ohne Bewilligung der zuständigen kantonalen Behörden.

Antrag Duboux (Waadt): Mehr als zwei Radfahrer dürfen nicht nebeneinander fahren; wenn sie Wagen, Fuhrwerke, Pferde oder andere Radfahrer kreuzen oder ihnen vorfahren, müssen sie hintereinander in einer Reihe fahren.

Art. 28. Das Anhängen und Nachschleppen von Ästen etc. ist verboten.

Art. 29. Der Radfahrer hat anzuhalten, wenn bei seinem Herannahen Reit-, Zug- oder Lasttiere Zeichen von Schrecken äussern.

Art. 30. Wenn anlässlich des Passierens eines Velos ein Unfall entsteht, hat der Radfahrer abzustiegen, auch wenn ihn kein Verschulden trifft. Er hat dafür zu sorgen, dass dem Verunglückten Hilfe geleistet wird, sowie auf Verlangen Namen und Wohnort anzugeben.

Art. 31. Auf Anruf eines Beamten der Behörde, der sich als solcher zu erkennen gibt, hat der Radfahrer abzustiegen und auf Verlangen Namen und Wohnort anzugeben.

Allgemeines.

Antrag Schwander (Schwyz): das Wort „Viehherden“ noch beifügen.

Didier (Genf) macht auf die Notwendigkeit eines Zusatzes betreffend Vermieter von Motorwagen aufmerksam, da für diese besondere Ausweise nötig sind.

Anträge Ducrey (Wallis): Art. 11 und 12 des Walliser-Reglements hinzufügen, d. h.:

a. Auf den Gebirgsstrassen und denjenigen der Seitentäler hat der Velocipedist, der einem Fuhrwerke begegnet, in einer Entfernung von wenigstens 50 Metern abzustiegen und längs am äussern Strassenrande hinzugehen.

Wenn die Pferde scheu werden, so hat der Radfahrer sein Velo am Strassenrande niederzulegen und unbeweglich daneben zu stehen, bis die Pferde an ihm vorüber sind.

b. Es ist den Velocipedisten strenge verboten, an ihre Maschinen, behufs Mässigung der Fahrt, junge Bäume oder Äste zu befestigen.

Antrag Morgenthaler (Bern): Kantone, welche dieser einheitlichen Verordnung in späterer Zeit beitreten wollen, haben ihren Beitritt dem schweizerischen Bundesrate anzuzeigen, der für die erforderlichen Bekanntmachungen besorgt sein wird.

Der Vorsitzende erklärt, dass das eidg. Departement des Innern den Kantonen einen neuen Entwurf zukommen lassen wird, um daraufhin die definitive Verordnung entweder schriftlich, oder in einer spätern Konferenz mündlich bereinigen zu können.

Bern, den 21. April 1902.

Der Vorsitzende der Konferenz:

sig. Ruchet.

Der Schriftführer derselben:

sig. Bürkly.