

7.11/2

Kommentar zu diesem Dokument
www.velonummern.ch/geschichte

SCHWEIZERISCHE STRASSENVERKEHRSLIGA

*Beantwortung des Fragebogens
des Eidg. Justiz- und Polizeidepartementes*

sowie

*Begründung und Erläuterung
unserer Vorschläge*

ds

Gesetzestitel

An Stelle des früheren Titels: „Bundesgesetz über den Automobil- und Radfahrverkehr“ halten wir die Titulierung: „Bundesgesetz über den Strassenverkehr“ oder „Eidg. Strassenverkehrsgesetz“ für das Gegebene, weil sie dem Sinn und Geist des neu zu schaffenden Gesetzes vollkommener entspricht, als dies bei einer Beibehaltung des Titels des Gesetzesentwurfes 1926 der Fall wäre.

Auch einer längeren Umschreibung, wie etwa „Gesetz über eine Verkehrsordnung auf Strassen, welche dem Automobilverkehr dienen“, könnten wir nicht zustimmen. In den Bemerkungen zum Fragebogen des Eidg. Justiz- und Polizeidepartements wird Seite 1, Ziffer 7 und ff. darauf hingewiesen, als wegleitend für die Volksabstimmung vom 12. Mai 1929 sei die Motion beider Räte zu betrachten, welche den Bundesrat einlud, einen Gesetzesentwurf vorzulegen, welcher die Verkehrsregelung auf alle Strassenbenützer erstreckt in dem Umfange, als ein Zusammenhang mit der Strassenbenützung durch Automobile und Fahrräder besteht“.

Dies ist in der Tat der Wortlaut der Motionen, die der Ständerat am 6. Dezember 1928 und der Nationalrat am 19. Dezember 1928 angenommen hat. In der Praxis verlangt das eine Regelung für alle Fahrstrassen. Denn es gibt kaum Wege, die bloss dem Pferdefuhrwerk, nicht aber zugleich dem Fahrrad offen stehen. Wo aber der Radfahrer Verkehrsrecht besitzt, sollen die Rechte und Pflichten nicht nur für diesen, sondern auch für den Pferdenker und Fussgänger umschrieben werden.

Was die Motion betrifft, so hat bei der Entgegennahme im Ständerat am 6. Dezember 1928 Herr Bundesrat Häberlin erklärt: „Sie entspricht durchaus unsern Wünschen. Sie wäre dem Bundesrat gegenüber keineswegs nötig, denn das, wozu sie einlädt, würde er zweifellos in einer neuen Automobilgesetzvorlage vorlegen.“ Diese Auffassung ist übrigens schon in der Botschaft des Bundesrates vom 22. März 1910 ausgesprochen worden, der eine Verfassungsänderung für ein allgemeines Verkehrsgesetz ablehnte mit der Begründung, dass „eine bundesgesetzliche Regelung des Automobilverkehrs selbstverständlich auch obligatorische Vorschriften für andere Fahrzeuge und für Fussgänger umfassen kann“.

Erinnert werden darf in dem Zusammenhang wohl daran, wie so ziemlich in allen auf die Verwerfung der Initiative hinzielenden Parteiversammlungen von den Referenten versichert wurde, die allgemeine Verkehrsregelung werde auch ohne die Initiative kommen, oder dass der Touring-Club, dessen Haltung hauptsächlich die Verwerfung der Initiative zur Folge hatte, am 16. März 1929 kundgab: „Unter diesen Umständen“ (nach Annahme der erwähnten Motionen) „kann der vom Touring-Club und von der Verkehrsliga angestrebte Zweck als erreicht gelten.“

Jedenfalls hat sich seit der Verwerfung der Initiative, so viel uns bekannt ist, keine Stimme erhoben, die sich gegen ein eigentliches, allgemeines Verkehrsgesetz ausspräche. Verschiedene Kantone haben seitdem, ohne das neue eidgenössische Gesetz abzuwarten, erweiterte kantonale Verkehrsordnungen geschaffen, ohne sich auf Automobil und Fahrrad weder nach dem Sinne oder im Titel zu beschränken. Da darf wohl auch der Bund kein Bedenken tragen, sein Werk mit dem richtigen Namen zu benennen.

Erster Titel

Allgemeine Bestimmungen

In Uebereinstimmung mit vorstehender Begründung der Ausdehnung der Gesetzesbestimmungen auf sämtliche Kategorien der Strassenbenützer hat die Textfassung eine andere Zusammenfassung und Aufteilung in 9 Titel gefunden, wobei die einzelnen Verkehrsarten in gesonderten Titeln untergebracht sind.

Art. 1. Sachliche Geltung.

Aus Vorstehendem ergab sich die Notwendigkeit, dem in diesem Artikel niedergelegten sachlichen Geltungsbereich eine geänderte und erweiterte Fassung zu geben.

Die früher gewählte Umschreibung der Motorfahrzeuge, speziell der Motorlastwagen, entspricht nicht mehr dem heutigen technischen und kommerziellen Sprachgebrauch, wie auch nicht der militärischen Einteilung, noch der Zollbehandlung. Mit Rücksicht auf weiterhin mögliche Verschiebungen in der Benennung und der Unterteilung in Fahrzeugarten dürfte Umschreibung und Zuteilung am besten der Vollziehungsverordnung (im weiteren mit V. V. bezeichnet) überlassen bleiben. Wir empfehlen dort zunächst eine Hauptklassierung vorzunehmen in:

- a) Personenautomobile
- b) Nutzfahrzeuge
- c) Motorräder.

In bezug auf die Zugehörigkeit wäre zu bestimmen:

1. als Personenautomobile gelten alle Automobile bis und mit 8 Sitzplätzen,
2. zu den Nutzfahrzeugen zählen alle Personenautomobile mit mehr als 8 Sitzplätzen (Gesellschaftswagen usw.), sowie sämtliche Motorfahrzeuge für den Warentransport, einschl. Traktoren und Anhänger, und die selbstfahrenden Arbeitsmaschinen,
3. zu den Motorrädern zählen alle Fahrräder mit motorischem Antrieb, Seitenwagen und Stosswagen inbegriffen.

Damit findet gleichzeitig die Bemerkung im „Fragebogen“ zu Al. 3 wegen der Behandlung von Fahrrädern mit Hilfsmotor ihre Beantwortung.

Elektrofahrzeuge gehören schon wegen der Art ihres Antriebes zu den Motorfahrzeugen, sind aber je nach der Verwendungsart der einen oder anderen Fahrzeuggattung zuzuteilen.

Ausnahmebestimmungen oder Beschränkung der Geltung einzelner Vorschriften für gewisse Fahrzeugarten wird Sache der V. V. sein. Es gilt dies in erster Linie in bezug auf Arbeitsmaschinen mit motorischem Antrieb, sowie für gewisse Verwendungszwecke von Traktoren und Elektromobilen.

Wiederholt ist es unter der Konkordats Herrschaft als unbilliger Zustand empfunden worden, dass in dem Verkehrsrecht zwischen Fahrzeugen des Bundes und der Privatwirtschaft Unterschiede bestehen, deren Wegfall wir als Voraussetzung für eine einheitliche eidgenössische Regelung betrachten, was uns zu der vorliegenden Fassung der Ziffer 3 veranlasste.

Ebenso bestanden bisher Unklarheiten über das Recht der Benützung von Strassenterrain mit öffentlichem Charakter, die insbesondere von jenem Moment an in Erscheinung traten, wo an Stelle der bisher verwendeten Fahrzeugarten Motorfahrzeuge zur Anwendung gelangten. Eine gesetzliche Umschreibung dieses Benützungsrechtes und somit des Geltungsbereiches des Gesetzes nach dieser Richtung erscheint demzufolge ebenfalls gegeben.

Dass eine moderne Gesetzgebung ferner die Möglichkeit gesonderter Vorschriften für spezielle Verkehrsaufgaben und -zuteilungen vorsehen muss, wie für Autostrassen, erscheint im Hinblick auf die voraussichtliche Entwicklung, wofür auch in unserem Lande heute bereits Bestrebungen bestehen, geboten.

Art. 2. Verkehrsstrassen (früher Durchgangsstrassen).

Dieser Artikel ist im Gesetzesentwurf 1926 für heutige Bedürfnisse zu knapp ausgefallen, indem er nicht nur die Schaffung von Durchgangsstrassen, das Verordnungsrecht auf denselben und das Einschränkungrecht der Kantone auf anderen Strassen vorzusehen hat, sondern auch der glatten und sicheren Verkehrsabwicklung Vorschriften überbinden soll. Art und Umfang des heutigen Strassenverkehrs stellen ganz wesentlich höhere, weiter gespannte Anforderungen nicht nur an den Ausbau der Strassen, sondern auch an den Unterhalt und die Sicherung des Verkehrs auf denselben. Ein modernes Verkehrsgesetz wird daher nicht nur Rechte und Pflichten der direkten Verkehrsbeteiligten umschreiben, sondern auch für diejenigen, welchen die Unterhalts- und Sicherungsverpflichtungen obliegen, Bestimmungen aufstellen, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Verkehrsabwicklung stehen.

Die Öffnung gewisser Strassen als Durchgangsstrassen mit uneingeschränktem Verkehrsrecht zählt heutzutage zu einem unbestreitbaren Bedürfnis. Sie bildet eine fundamentale Voraussetzung für die restlose Auswirkung und Auswertung des Motorfahrzeugverkehrs, aus dem so vielen und verschiedenartigen Erwerbsgruppen direkter und indirekter Verdienst erwächst. Alle diese Kreise erwarten daher, dass vom Bundesrat tatsächlich ein gewisses Verkehrsnetz geschaffen wird, auf welchem es weder sachliche, örtliche oder zeitliche Einschränkungen gibt. Dieser Anspruch rechtfertigt sich umso mehr, als der Bund durch den Bundesbeschluss vom 21. September 1928 erhebliche Kostenbeiträge an Ausbau und Unterhalt der Strassen leistet, welche er aus Einkünften deckt, die ihm durch den Motorfahrzeugverkehr zukommen.

Die vorgesehene vorgängige „Anhörung der Kantonsregierungen“ bewerten wir demzufolge lediglich als Absicht, zwischen Bund und Kantonen Verständigungen über das Ausbauprogramm und die Unterhaltungspflichten solcher Durchgangsstrassen herbeizuführen.

Wenn somit mit Ziffer 1 eine vorherige Verständigung des Bundes mit den Kantonen verlangt wird, so erscheint es als Gebot der Billigkeit und zur Vermeidung von Unzuträglichkeiten im Verkehr von Kanton zu Kanton, wenn auch in Ziffer 2 die Kantone dazu verhalten werden, ihre besonderen Verkehrsvorschriften zuerst dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen. Das gesamte Verkehrswesen verlangt heute dringend nach einer tunlichst weitgehenden Uebereinstimmung aller Vorschriften und demzufolge die Zulassung von Beschränkungen durch Sondermassnahmen nur auf eine wohlbegründete, absolute Notwendigkeit. In logischer Folge haben wir daher auch die Genehmigungspflicht von Gemeindevorschriften durch die Kantonsregierung vorgesehen.

Der im „Fragebogen“ angeregte Zwang zu dieser Genehmigungseinholung genügt aber unseres Erachtens nicht, wenn nicht gleichzeitig ein Rekursrecht gegen ungerechtfertigte Einschränkungen oder unbillige Sperrmassnahmen an eine höhere Entscheidungsinstanz festgesetzt wird, als welche der Bundesrat als die geeignetste Stelle zu erachten sein dürfte.

Die reibungslose Verkehrsabwicklung stellt jedoch noch weitere Anforderungen, so die Meldung von Verkehrseinschränkungen, die Kenntlichmachung derselben, die Beseitigung verkehrsfährdender Zustände je nach

örtlichen und zeitlichen Umständen. Will man auf der einen Seite den Strassenbenützer an die Einhaltung bestimmter Vorschriften binden und ihn hierfür verantwortlich machen, so erscheint es auf der anderen Seite nichts als ein Gebot der Gerechtigkeit und der zwingenden Notwendigkeit, wenn auch derjenige Teil, dem die Unterhaltungspflicht öffentlicher Strassen und Wege obliegt, gewisse Verpflichtungen nicht nur zur Instandhaltung, sondern auch zur Beseitigung verkehrsgefährdender Zustände auf sich nimmt. In diesem Zusammenhang sei nur schon auf die öfters feststellbaren, zwecklosen Verkehrsbeschränkungen durch rücksichtslose Anordnung von Strassenarbeiten, sowie die Gefährdung des Verkehrs durch Schaffung und Duldung verkehrsgefährdender Zustände, wie Vernachlässigung der Strassenreinigung, Nichtbeseitigung gefährlicher Strassenstellen (Schlaglöcher, Gräben, baufälliger Anbauten, Sichtbeschränkung durch Hecken und Bäume, ungebührliche Inanspruchnahme des öffentlichen Grundes durch Bauarbeiten), durch unsachgemässe und unbeleuchtete Ablagerungen von Baumaterialien usw. hingewiesen. Jedenfalls sollte jeder Kanton dazu verhalten werden, eine zentrale Meldestelle zu schaffen, bei welcher alle Erfordernisse, die eine gänzliche oder partielle Strassensperre bedingen, rechtzeitig zu melden sind, ebenso Meldungen von Störungen und Gefährdungen, und ihrerseits für die Anordnung der Sicherungsmassnahmen verantwortlich ist.

Art. 3. Strassenmarkierung (neu).

Derselbe liegt in der heutigen internationalen Bestrebung zur Herbeiführung einer übereinstimmenden Markierung der Gefahrenzeichen, der Verkehrsleitung, aller Verkehrsbeschränkungen, wie z. B. Geschwindigkeitsverminderungen, reduzierte Tragkraft der Brücken usw. auf Ueberlandstrassen und im Innerortsverkehr begründet. Auch die Ortsbezeichnung, wie die Kennzeichnung der Hauptdurchgangsader durch grössere Ortschaften bedarf der einheitlichen Regelung. Die Ortstafeln werden gleichzeitig den Geltungsbereich der Innerortsvorschriften abgrenzen.

Eine bedeutende Herabminderung der Gefahr an Kreuzungsstellen wichtiger Strassen ist nur denkbar, wenn durch eine deutliche Bezeichnung der Haupt- und Nebenstrassen eine Ausscheidung vorgenommen wird.

Der V. V. bleibt die Festsetzung des Markierungssystems, der Ausfuhrungsart der Tafeln, ihrer Aufstellung, ihres Unterhaltes und der Beleuchtungspflicht vorbehalten. Sie wird durch Vorschriften die Nachahmung zu anderen Zwecken verbieten, die Unsichtbarmachung durch andere Gegenstände am Strassenrand usw. Sie wird auch den Umfang der Ungültigkeit für gewisse Sonderverhältnisse bestimmen, wie z. B. die Wahrung des Zufahrtsrechtes für anstossende Grundeigentümer, Anwohner und Lieferanten.

Zweiter Titel

Vorschriften über die Motorfahrzeuge

Erster Abschnitt

Ausweise

Art. 4. Arten der Ausweise (früher Art. 3).

In unzähligen Fällen hat die Praxis erwiesen, dass die Bezeichnung „Verkehrsausweis“ keine Garantie für eine eindeutige Interpretation bietet. Aus diesem Grunde tauchen sowohl in den Verordnungen wiederholt Ver-

wechslungen zwischen Ausweisen auf, die sich auf das Fahrzeug oder den Fahrzeuglenker beziehen, was mehrfach auch bei gerichtlichen Fällen zu Konfusionen führte. Eine andere Benennung erscheint daher notwendig, welche über die Zugehörigkeit des Ausweises keinen Zweifel lässt, was uns zu der Wahl der beiden Ausdrücke veranlasste:

- a) **Fahrzeugausweis,**
- b) **Führerausweis.**

Infolge der weiteren Fassung des gesetzlichen Geltungsbereiches sind auch Motorfahrzeuge eingeschlossen, für welche nur vereinfachte oder gar keine Ausweise erforderlich erscheinen, besonders dort, wo für das Fahrzeug keine Steuerpflicht besteht. Dem Bundesrat soll daher das Recht zu dahingehenden Ausnahmegewilligungen zustehen. Diese Möglichkeit der Einschränkung besteht auch für die Kontrollschildabgabe. Ferner wird für die V. V. die Frage der Uebertragbarkeit der Ausweise für Perioden längerer Ausserbetriebsetzung von Fahrzeugen (Reparaturen, Revisionen, militärische Requisition) auf andere Fahrzeuge zu prüfen sein.

Der V. V. anheimgestellt bleibt die Schaffung einheitlicher Formulare für Fahrzeug- und Führerausweise, sowohl bezüglich Inhalt als handlichem Taschenformat, der Vorschriften über Form und Ausführungsart der Kontrollschilder, ihres Herstellungsrechtes, der Anbringungsart an den Fahrzeugen usw. An dieser Stelle möchten wir eine Vereinfachung oder Weglassung der Wappenzeichen und einen Ersatz durch die internationale Länderbezeichnung, das „CH“-Zeichen, in Anregung bringen.

Die im „Fragebogen“ aufgeworfene Frage der Ausfertigung provisorischer Lernfahrbewilligungen ist unbedingt zu bejahen und hat in Art. 13 Berücksichtigung gefunden in Verbindung mit einer obligatorischen Versicherungspflicht.

Art. 5. Besondere Bewilligungen (neu).

Der Umfang und die Bedeutung, welchen gewerbliche Transporte für die Personenbeförderung angenommen haben, lassen es angezeigt erscheinen, dieselben im Interesse einer Hebung der Betriebssicherheit (Auswahl, Unterhalt und Kontrolle der Fahrzeuge, Qualifikation des Führerpersonals usw.) an besondere Bewilligungen zu binden, Vorschriften, die übrigens bereits in den Bundesratsbeschlüssen für die Postkonzessionen A und B, sowie in den Taxi-Konzessionen einiger Städte ihre Vorläufer gefunden haben.

Diese Bemerkung gilt auch bezüglich Art. 24, Ziffer 4.

Art. 6. Erteilung. Gültigkeit (früher Art. 4).

Das Verfahren für die Ausstellung der Ausweise einschliesslich der Meldepflicht an eine zentrale Bundesstelle näher zu präzisieren, ist Sache der V. V., wobei auch die Abgabe von provisorischen Ausweisen für kürzere Dauer für Saisonfahrzeuge, Kuraufenthalter, Fest- und Ausstellungsanlässe usw. zu prüfen sein wird.

In Erwägung zu ziehen bleibt ferner in Fällen dringlicher Natur eine provisorische vorzeitige Ausstellung, wenn sich infolge grossen Prüfungsandrang, Ausweiserneuerungen am Jahresanfang oder sonstiger hinderlicher Verumstände die Fahrzeugabnahme, Nachprüfung oder die Führerprüfung verzögert.

Die im „Fragebogen“ aufgeworfene Frage nach der Art des Nachweises der bestehenden Versicherung ist jedenfalls Sache der V. V. im Zusammenhang mit den Vorschriften dieses Artikels über die Ausweisausfertigung.

Art. 7. Fahrzeugausweis (früher Art. 5 — Verkehrsausweis).

Zu Ziffer 3 dieses Artikels ist zu bemerken, dass eine Vereinfachung der Kollektivnummern für Handels-, Vorführungs- und Probezwecke mit

einer Anerkennung über das ganze Gebiet der Eidgenossenschaft anzustreben ist, indem sich bei dem gegenwärtigen Verfahren sehr oft die Art des Geschäftsbetriebes nicht derart deutlich unterscheiden lässt, dass sich das Erfordernis einer Zuweisung der einen oder andern Art von Bewilligungen oder Schildern mit Bestimmtheit entscheiden lässt. Die gegenwärtig teilweise, noch bestehende Beschränkung der Garagennummern auf den Wohnsitzkanton ist ein unhaltbarer Zustand, welcher sowohl die Verkaufstätigkeit als die Gewerbeausführung stark beeinträchtigt und die unumgänglichen Versuchsfahrten von Motorfahrzeugfabriken zweckwidrig unterbinden kann. Dazu kommt die öfters erforderliche Ueberführung oder Abholung von Fahrzeugen nach oder von der Grenze, und schliesslich auch die Durchführung von Fahrzeugen ausländischer Fabriken durch die Schweiz. Letztere Art bedarf zudem einer ergänzenden Regelung des Ausweises für das Begleitpersonal.

Bei Ziffer 4 wird es der V. V. insbesondere zufallen, alle Erfordernisse an Bau und technischer Ausrüstung der verschiedenen Motorfahrzeugarten, wie Lenkvorrichtung, Beleuchtung, Warnsignale, Sicherheitsorgane (Bremsen, Kupplungen, Bergstütze), Auspuff und Schalldämpfung, Wagendimensionen, Reisenden- und Führerschutz usw. festzulegen, sowie die nähere Umschreibung aller Eigenschaften, welchen diese Bestandteile zu genügen haben und für den Prüfungsexperten grundlegend sind.

Was die Bereifung anbetrifft, so sei auf die Ausführungen bei Art. 23 verwiesen.

Art. 8. Uebergang des Fahrzeugausweises (früher Art. 6 — Uebergang des Verkehrsausweises).

Wiederholte Differenzen bei temporären oder dauernden Verstellungen der Fahrzeuge in andere Kantone während des Kalenderjahres, sei es infolge Verlegung des Wohnsitzes des Inhabers oder Uebernahme vorübergehender, gewerblicher Funktionen in einem andern Kanton, gaben uns Veranlassung zur Einfügung einer neuen Ziffer 4, welche die uneingeschränkte, abgabefreie Anerkennung der Ausweise während der laufenden Gültigkeitsperiode gesetzlich festlegt. Der Fahrzeuginhaber oder die Automobilkontrollen sollen bei Wohnsitzwechsel lediglich zur Meldepflicht an den neuen Kanton, letztere jedenfalls zur Meldung an die zentrale Bundesstelle verhalten sein. Auch wäre bei Veräusserung des Fahrzeuges die Abmeldepflicht innert angemessenem Termin angezeigt.

Art. 9. Führerausweis (früher Art. 7).

Absichtlich haben wir die Festlegung einer gesetzlichen Prüfungsausscheidung auf „theoretische und praktische Kenntnisse“ gestrichen. Jedenfalls ist der Wert einer Führerprüfung auf mechanisch-technische Kenntnisse für gewöhnliche Fahrzeuglenker heute mit Recht stark umstritten, schon im Hinblick auf die technische Vervollendung der Fahrzeuge und ihrer motorischen Einrichtung, wodurch persönliche Eingriffe während der Fahrt immer mehr zur Seltenheit werden. Jedenfalls ist eine Prüfung in dieser Richtung auf die allernotwendigsten technischen Begriffe zu reduzieren und mehr Wert auf Kenntnisse des richtigen Verhaltens im öffentlichen Verkehr zu legen. Es genügt ein Hinweis auf den kürzlich veröffentlichten Bericht der von der englischen Regierung bestellten Kommission zur Aufstellung neuer Verkehrsvorschriften, die das gesamte Prüfverfahren auf Beibringung eines ärztlichen Ausweises aller für die ungehinderte Wagenlenkung erforderlichen körperlichen Eigenschaften reduziert.

Ebenso lehnen wir mit allem Nachdruck die mehrfach angeregte Verallgemeinerung der psychotechnischen Prüfungen und der periodischen Ent-

nahme von Blutproben ab. Wir bewerten alle dahingehenden Anregungen als eine theoretische Modeerscheinung unserer Zeit, ohne wirklich praktischen Wert und ohne absolute Gewähr für eine einwandfreie Feststellung der Führereignung überhaupt oder im betreffenden Zeitpunkte. Bekanntlich ist die Frage der Zuverlässigkeit derartiger Verfahren auch vom Mediziner stark umstritten und findet teilweise gerade in diesen Kreisen die stärkste Gegnerschaft.

Etwas anders liegt die Notwendigkeit einer Erweiterung der Prüfung bei Führern von Gesellschaftstransporten, wo aus Gründen der Fahrsicherheit und der zuverlässigen Zeiteinhaltung des übernommenen Kurses einerseits vermehrte betriebstechnische Kenntnisse, andererseits höhere physische und moralische Qualifikationen vorausgesetzt werden müssen. Aus diesem Grunde haben wir für gewerbliche Personentransporte bewusst das Erfordernis der Ausstellung eines besonderen Führerausweises vor Uebernahme derartiger Fahrten vorgesehen, und in Uebereinstimmung mit dem Bundesratsbeschluss vom 19. März 1929 für konzessionspflichtige Autofahrten die Altersgrenze auf das 22. Altersjahr hinaufgesetzt.

Gewisse Anstände im Verkehr unter den Kantonen sind darauf zurückzuführen, dass nicht überall die gleiche Zuverlässigkeit in der Prüfungsmethode besteht. Sache der V. V. wird es daher sein, das Prüfungsverfahren vorzuschreiben, und zwar nicht allein wegen der Herstellung der Einheitlichkeit, sondern auch zur Vorbeugung von Willkürlichkeiten.

In diesem Zusammenhang gestatten wir uns die Bemerkung, dass wir bedeutend mehr Wert auf eine sorgfältige Auswahl verständiger Prüfungsexperten legen, welche Garantie bieten, dass sie mit allen erforderlichen und gründlichen Sachkenntnissen an ihre Aufgabe herantreten. Die Schwierigkeit, immer die geeigneten Persönlichkeiten zu finden, legt es daher nahe, die im „Fragebogen“ angeregte Bestimmung gemeinsamer Experten, insbesondere für Kantone mit kleinem Fahrzeugbestand, gutzuhessen. Jedenfalls geht aus vorstehenden Erwägungen die Notwendigkeit hervor, in der V. V. auch die Anforderungen an die Experten zu umschreiben.

Es ist verschiedentlich vorgekommen, dass die Erteilung des Führerausweises verweigert worden ist, weil der Gesuchsteller Vorstrafen aufwies, also aus moralischen Gründen. Wir sind nun durchaus damit einverstanden, dass moralische Gründe zur Verweigerung des Führerausweises berechtigen, aber nur dann und unter der Bedingung, dass es sich um solche moralische Gründe handelt, die den Gesuchsteller zur Führung eines Motorfahrzeuges ungeeignet erscheinen lassen. Es gibt moralische Defekte, die mit der Fähigkeit, ein Motorfahrzeug zu führen, in gar keinem Zusammenhang stehen. Es kann ein Individuum wegen Körperverletzung, gewissen Sittlichkeitsdelikten usw. vorbestraft sein, ohne irgendwie im geringsten zur Führung eines Motorfahrzeuges ungeeignet zu sein. Anders dagegen bei einem Gesuchsteller, der liederlich, leichtsinnig, skrupellos ist. Hier können unter andern moralische Defekte vorhanden sein, die auf die Eignung zur Führung eines Motorfahrzeuges von Einfluss sein könnten. Heute wird aber wahl- und planlos die Erteilung des Führerausweises verweigert, ohne dass im einzelnen Falle untersucht würde, ob es sich tatsächlich um Abweisungsgründe handelt, die mit der Eignung zur Führung eines Motorfahrzeuges im Zusammenhang stehen oder nicht. Aus diesen Gründen haben wir beim Entzug „aus andern amtlich feststehenden Gründen“ in Ziffer 2, Alin. 4 die Worte „zur Führung eines Motorfahrzeuges“ beigelegt.

Eine systematische Lehrlingsausbildung direkt anschliessend an die vollendete Schulpflicht erfordert es bei dem derzeitigen starken Zudrang zu den Berufen der Mechanik und der Elektrotechnik, die auf eine spätere Betätigung in irgend einem Zusammenhang mit Motorfahrzeugen hinausläuft,

diesen Lehrlingen schon im Rahmen der Lehrtätigkeit und unter der Aufsicht des verantwortlichen Lehrmeisters die Fahrausbildung zu ermöglichen, was uns zur Einschaltung einer neuen Ziffer 3 veranlasste.

Eine Umfrage über die Notwendigkeit einer Abkürzung der Zeitperiode für eine Nachprüfung bei mehrjährigem Aussetzen der Führertätigkeit führte zu einer Verneinung in der Meinung, dass drei Jahre genügend sind, indem in Zweifelsfällen oder bei Vorliegen besonderer Umstände den Behörden die jederzeitige Nachkontrolle gemäss Art. 11 zusteht.

Art. 10. Eidgenössische Ausweise (früher Art. 8).

Die Erweiterung des motorisierten Postdienstes, sowie die militärische Einteilung zum Motorwagendienst der Armee geben heute zahlreichen Leuten Gelegenheit, dort ihre Ausbildung oder Anstellung zu finden. Alle diese staatlichen Zweige stellen jedoch an dieses Personal bedeutend höhere Anforderungen und erlangen sie dort eine gründlichere Ausbildung, als dies im allgemeinen beim Privatverkehr der Fall ist. Es ist daher angezeigt, den Ausweisen über Führerfähigkeit, welche in solchen Diensten erworben worden sind, die Anerkennung durch die Kantone zu verschaffen, ohne erneute kantonale Prüfung, unter alleinigem Vorbehalt von Art. 9, Ziffer 5.

Art. 11. Kontrollen (früher Art. 9).

Für gewöhnliche Fahrzeuge genügen zweifellos gelegentliche Nachkontrollen ohne befristete Regelmässigkeit und sind unter Umständen Stichproben zur Wahrung der Verkehrssicherheit nützlicher und zweckdienlicher als festliegende Prüfungstermine. Auch hier bleibt für verdächtige Fälle oder nach Unfallereignissen das Recht der Nachkontrolle der Behörde jederzeit gewahrt. Ausserdem würde eine regelmässige Wiederholung der Kontrolle aller in Betrieb gesetzten Motorfahrzeuge zu einem solch umfangreichen Kontrollapparat führen, dass sich die damit verbundenen Zeitverluste und Kosten nicht verantworten liessen.

Eher gerechtfertigt ist dagegen die Vornahme einer Nachprüfung mindestens einmal per Jahr bei Wagen zu gewerblicher Personenbeförderung, jedenfalls immer vor Beginn der Hauptreisesaison.

Ziffer 2 mit der Forderung der ständigen Mitführung der Ausweise ist in der alten Fassung beibehalten worden, immerhin billigkeitshalber mit einer gewissen Einschränkung bei Art. 58, Ziffer 4 der Strafbestimmungen für solche Fälle, wo aus entschuldbaren Gründen gültige Ausweise versehentlich vergessen worden sind.

Art. 12. Entzug der Ausweise (früher Art. 10).

Es muss in einem neuen Verkehrsgesetz verhütet werden, dass Führerausweise von allen möglichen Instanzen entzogen werden können, wie dies heute der Fall ist. Heute können sowohl der Richter, als auch die administrativen Behörden den Entzug verfügen. Es ist auch verschiedentlich vorgekommen, dass der Richter in seinem Urteil von einer solchen Massnahme Umgang genommen hat, nachher aber durch die Administrativbehörde eigenmächtig der Entzug verfügt wurde. Ausserdem wird im allgemeinen zuviel und zu lange entzogen. Es sind Fälle vorgekommen, wo Motorfahrzeugführern wegen unbedeutenden Kollisionen provisorisch der Führerausweis entzogen wurde. Die Betroffenen mussten dann monatelang auf die gerichtliche Aburteilung warten, durch welche sie entweder freigesprochen oder nur in eine unbedeutende Busse verurteilt worden sind. Dafür war ihnen provisorisch der Führerausweis entzogen gewesen.

Das gleiche ist der Fall mit der Androhung des Entzuges des Führerausweises, sobald eine Anzahl Vorstrafen vorhanden sind. Diese Andro-

hung des Entzuges oder der Entzug selbst ist in diesen Fällen nur dann gerechtfertigt, wenn es sich um schwere, die Verkehrssicherheit in hohem Masse gefährdende Widerhandlungen handelt. Alles andere ist Chikane und einer anständigen Behörde unwürdig. Solchen Missständen und Uebergriffen seitens übereifriger oder automobilfeindlicher Instanzen muss in einem neuen Verkehrsgesetz gründlich gesteuert werden. Wir haben deshalb, gestützt auf die herrschenden Missstände und Missbräuche, vorgesehen, dass ein Entzug des Führerausweises nur noch zeitlich oder dauernd erfolgen darf

- a) wenn Ausschlussgründe nachträglich bekannt werden,
- b) wenn der Führer wegen schwerer Verletzung von Verkehrsvorschriften gerichtlich bestraft worden ist.

Diese zwei Fälle ausgenommen, soll ein Entzug des Führerausweises — auch provisorisch — nicht mehr möglich sein, es sei denn, es liege Fluchtverdacht, Fahrzeugdefekt oder eine physische Störung des Lenkers vor. In den beiden letzteren Fällen ist ein Entzug nur möglich, wenn Fahrzeug und Führer sich in einem den Verkehr gefährdenden Zustande befinden und nur für solange, als dieser Zustand nicht behoben ist.

Durch die vorstehend vorgeschlagene Ordnung des Entzuges des Führerausweises ist den heute bestehenden Missständen und Missbräuchen gesteuert, ohne dass irgendwie die Verkehrssicherheit gefährdet wird, oder dass Motorfahrzeugführer, wie es heute der Fall ist, ohne Grund durch den Entzug des Führerausweises — sei es bloss provisorisch oder definitiv — ungerechtfertigter Weise behindert oder geschädigt werden.

Art. 13. Fahrausbildung (früher Art. 11).

Vorausgehend sei auf die Bemerkung bei Art. 4 wegen der Ausfertigung besondere Lernfahrbewilligungen verwiesen. Wir haben Art. 13 in Ziffer 2 in diesem Sinne redigiert, und zwar mit Zufügung der Notwendigkeit einer obligatorischen Haftpflichtversicherung für die Dauer der Lehrzeit, wobei an eine Art Kollektivversicherung gedacht ist nach dem Verfahren des Kantons Baselland.

Nachdem die ausländische Verkehrsgesetzgebung mehrfach Vorschriften für Fahrlehrer aufweist, dürfte dies auch für unser Land nicht zu umgehen sein, soweit es sich um Personen handelt, die sich berufsmässig als solche betätigen. Wir wollen damit keineswegs eine alleinige Zulassung beruflicher Fachlehrer für das Anlernen der Handhabung von Motorfahrzeugen befürworten. Wir würden mit einer derartigen Forderung über das Ziel hinaus-schiessen und ist jedenfalls die weitere Abklärung der Zeitentwicklung zu überlassen. Was dagegen berufliche Fachlehrer anbetrifft, wird sich die V. V. über Qualifikation, Lehrvorgang und Anschauungsmaterial auszusprechen haben.

In diesem Zusammenhang wird ferner zu prüfen sein, in welcher Form an Motorfahrzeugfabriken und event. auch Garagen Kollektivbewilligungen für Lernfahrten abgegeben werden können, da für derartige Betriebe ständig das Erfordernis der Anlernung von Kaufinteressenten oder deren Angestellten eintreten wird, und eine jedesmalige Einholung einer Einzelbewilligung nicht in Frage kommen kann.

Art. 14. Beschwerde (früher Art. 12).

Die Wahl des Bundesrates als Rekursinstanz erscheint für viele der auftretenden Reklamationen und Beschwerden als ein zu weitläufiges, langwieriges Verfahren und wäre jedenfalls der ganzen Sache mit der Bezeichnung einer ihm unterstellten, anderen Instanz ähnlich den Gewerbegerichten, zusammengesetzt aus Vertretern der Behörden einerseits, und den

Strassenverkehrsinteressenten andererseits, besser gedient. So sieht auch das deutsche Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in § 5 ein Beschwerdeverfahren nach der Reichsgewerbeordnung vor.

Art. 15. Ausländische Motorfahrzeuge und Führer (früher Art. 13).

Die gegenwärtigen Bestrebungen auf internationalem Gebiet und ganz besonders der vom Völkerbund ernannten Verkehrskommission zur Anbahnung von Grenzübertretterleichterungen und sonstigen Verkehrserleichterungen im internationalen Motorfahrzeugverkehr lassen es angezeigt erscheinen, die diesbezüglichen, für unser Land geltenden Bestimmungen für ausländische Motorfahrzeuge und ihre Führer einer besonderen Verordnung durch den Bundesrat zu überlassen, sowohl mit Rücksicht auf die Abhängigkeit von andern Staaten, wie der voraussichtlich wiederholten Abänderung.

Vorkommnisse verschiedenster Art geben dagegen Veranlassung, an dieser Stelle zu verlangen, dass die Herbeiführung einer besseren Uebereinstimmung sowohl der Uebertrittsformalitäten, der Aufenthaltsbedingungen, einschliesslich Taxen und Steuerabgaben, der Versicherungspflicht angestrebt wird. Eine weitere Forderung besteht bezüglich Sicherstellung der Versicherungssummen ausländischer Motorfahrzeugbesitzer durch in der Schweiz konzessionierte Gesellschaften oder deren schweizerischer Geschäftsvertreter. Wir verweisen auch auf die Bemerkung zu Art. 29 (Unfall).

Art. 16. Internationale Ausweise (früher Art. 14).

Wenn die Fassung des früheren Art. 14 unverändert beibehalten worden ist, so geschah dies immerhin in der Meinung, dass die Anerkennung der Ausweise des Wohnsitzkantons oder von Bundesstellen auf internationalem Boden anzustreben sei, jedenfalls innerhalb von Konventionsstaaten mit übereinstimmenden Landessprachen. Ausserdem sollte die Bindung des Führerausweises an ein bestimmtes Fahrzeug, wie dies derzeit der Fall ist, in Wegfall kommen.

Zweiter Abschnitt

Verkehrsvorschriften

Art. 17. Betriebssicherheit (früher Art. 15).

Der V. V. wird es vorbehalten sein, den Begriff des „betriebssicheren Zustandes“ näher zu umschreiben, wobei es überhaupt Pflicht des Führers sein wird, sein Fahrzeug in Stand zu halten, mit Vorsicht zu lenken und zu bedienen. Hieher gehört aber auch die weitere Verpflichtung des Fahrzeuginhabers, Fahrzeuge mit ihm bekannten Mängeln bis zur Behebung des Defektes nicht mehr in den Verkehr zu geben. Stellen sich solche Mängel unterwegs ein, so haftet jedenfalls zuerst der Führer, dann aber auch der Inhaber für beschleunigte Abhilfe und alle Vorsicht in der Ueberführung zur Reparaturstelle. Auch die Gefährdung durch übermässige oder unsachgemässe Ladung wird einzuschliessen sein.

In diesem Artikel bleibt die Regelung der Transporte feuer- und explosionsgefährlicher Stoffe zu regeln.

Was die Sicherung des Verkehrs gegenüber Gefahren anbetrifft, die aus Uebermüdung des Führers entstehen, so erscheint hier alle Vorsicht bei Aufstellung der näheren Vorschriften geboten, nachdem es sich hier einerseits um einen sehr subjektiven Begriff handelt und sich andererseits in neuerer

Zeit Ansätze zu einer willkürlichen, sehr weit gehenden Interpretation gezeigt haben. So darf jedenfalls der Fahrzeugbesitzer nicht für solche Fälle haftbar gemacht werden, wo durch Chauffeurs seines Betriebes Gefährdungen infolge Nichteinhaltung der Ruhezeit ausserhalb der Geschäftsstunden verursacht werden.

Bereits im Jahre 1927 ist zwischen dem Verband Schweizerischer Motorlastwagenbesitzer und der Schweiz. Berufs-Chauffeur-Vereinigung V. H. T. L. ein Uebereinkommen zustande gekommen, welches sich nach reiflicher Diskussion der Frage einer Arbeitszeitregelung darauf beschränkte, lediglich die erforderliche Ruhezeit festzulegen, indem die Arbeitsverhältnisse je nach Gewerbeart, je nach Landesgegend, Land- oder Stadtverhältnissen etc., viel zu verschieden liegen, um über die Arbeitszeit übereinstimmende Normen aufstellen zu können. Die von diesen beiden Verkehrsinteressenten untereinander vereinbarten Normen stellen daher das Maximum dessen dar, was auch für eine künftige eidgenössische Regelung in Betracht fallen wird. Zudem dienten diese Normen bereits mehrfach als Grundlage für dahingehende Bestimmungen in verschiedenen kantonalen Verordnungen aus neuerer Zeit.

Art. 18 und 19. Anordnungen der Verkehrspolizei und Zeichengebung der Fahrzeugführer (neu).

Eine nähere Begründung dieser neu aufgenommenen Artikel erübrigt sich, nachdem dieselben einerseits in Uebereinstimmung stehen mit den Vorschlägen des Schweiz. Städteverbandes zur einheitlichen Verkehrsregelung in den schweizerischen Städten und grösseren Ortschaften, welche bereits in über 40 Verhandlungen Eingang gefunden haben, andererseits internationalen Bestrebungen der Verkehrsregelung entsprechen. Nachdem dieselben auch in die Vorschriften für die Garagehefts- und Wagenführer der Regie-Autoposten vom 1. Juli 1929 übergegangen sind, haben sie somit bereits für den Ueberlandverkehr Geltung erlangt und gehören demzufolge in einer künftigen eidgenössischen Regelung für die Allgemeinheit gültig verankert.

Art. 19, Ziffer 2, erwähnt sodann ein einheitliches, für Tag und Nacht gültiges Erkennungszeichen der Anhängerzüge, das seinerzeit ebenfalls von der Verkehrskommission des Schweiz. Städteverbandes in Verbindung mit Tag- und Nachtversuchen studiert worden ist. Die Kommission kam zu der Feststellung, dass diesem Zeichen nur dann wirklich praktischer Wert zukommt, wenn dasselbe bei jeder Tageszeit von der Verkehrspolizei, wie den übrigen Strassenbenützern in deutlicher Form erkennbar ist, mit einem vorgeschriebenen Standort am Zugwagen. Weil es sich aber um eine Frage des Ueberlandverkehrs handelt, wäre mit einer örtlichen Regelung nicht gedient gewesen und ist die endgültige Entscheidung einer eidgenössischen Verordnung überlassen worden. Die heute vorgeschriebenen „Anhängertafeln“ vermögen nicht allen Anforderungen zu genügen und sind in verschiedener Hinsicht unpraktisch.

Art. 20. Beleuchtung (früher Art. 16).

Die Beleuchtungspflicht hat in Ziffer 1 eine Erweiterung erfahren, welche keiner weiteren Begründung bedarf. Die neu hinzugefügte Ziffer 2 steht gleichfalls in Uebereinstimmung mit dem vorerwähnten schweizerischen Städtereglement und entspricht zudem den Bestimmungen verschiedener ausländischer Verordnungen (Deutschland und Frankreich).

Was die Beleuchtungsfrage anbetrifft, ist dieselbe zweifellos heute noch nicht einwandfrei gelöst, sowohl was Verhinderung der Blendwirkung als

Abblendsystem anbetrifft. Da hier noch mancherlei Verbesserungen zu erwarten sind, kann im Gesetz nur die Anbringung einer Beleuchtung grundsätzlich bestimmt werden, währenddem alle damit zusammenhängenden Ausführungsbestimmungen der V. V. überlassen bleiben müssen, so auch das Verbot heute bereits bekannter, ungenügender oder gefährlicher Beleuchtungs- und Abblendsysteme.

Hier wird auch die Frage zu regeln sein, wie weit bei schlecht beleuchteter Strasse, bei ungenügender Uebersicht oder bei schlechter Sichtbarkeit der Fahrbahn der **Scheinwerfergebrauch** überhaupt zulässig ist und ebenso wird sich die V. V. über die Abblendpflicht gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern auszusprechen haben, die niemals zu weit verallgemeinert werden kann, wenn der Verkehr überhaupt flüssig und gefahrlos erhalten werden soll.

Verschiedene bedeutende Unfälle bei Nacht machen es dringend erforderlich, dass mit entsprechenden Vorschriften der **Sicherung gefährlicher Transporte**, wie Langholzfuhren, und **ihrer Stationieren** vermehrte Aufmerksamkeit zugewendet wird.

Der Scheinwerfergebrauch könnte im Ortsinnern ganz unterbleiben und auch die ruhestörenden Warnsignale verringert werden, wenn nicht des öfteren übertriebene Sparmassnahmen in der öffentlichen Beleuchtung feststellbar wären, die sich mit modernen Verkehrserfordernissen nicht mehr vertragen. Wenn man aber auf der einen Seite vom Fahrzeuglenker weitgehende Rücksichtnahme auf andere Strassenbenützer und die Strassenanwohner verlangt, so kann er auf der anderen Seite auch verlangen, dass durch genügende Beleuchtung ihm derjenige Schutz zukommt, welchen er für sich beanspruchen muss und beanspruchen darf.

Art. 21. Warnsignale (früher Art. 17 — Warnvorrichtung).

Aus analogen Gründen wie bei der Beleuchtung wird auch hier das Gesetz nur den grundsätzlichen Gebrauch einer **Warnvorrichtung** festsetzen können, wogegen die näheren Umschreibungen wegen den voraussichtlichen weiteren technischen und praktischen Umwandlungen besser der V. V. anheimgestellt bleiben. Schon der heutige Stand empfiehlt statt von einer „Schallvorrichtung“ von einer „Warnvorrichtung“ zu sprechen. Im Interesse einer Lärmbekämpfung möchte es angezeigt erscheinen, für gewisse Verkehrsverhältnisse wenigstens und insbesondere zu gewissen Nachtstunden mit stark reduziertem Verkehr an Stelle von „akustischen“ Signalen „optische“ Warnsignale treten zu lassen. Wir sind jedoch der Auffassung, dass der Entscheid über diesen Ersatz weniger auf Seite der Technik und des praktischen Fahrbetriebes liegt, als vielmehr auf Seite der Rechtsfrage. Die neue Textfassung trägt zudem einer überflüssigen, rücksichtslosen Signalabgabe ebenfalls Rechnung.

Die Fragestellung im „Fragebogen“ findet damit ihre Beantwortung und sind die Detailfragen der V. V. zu überlassen.

Art. 22. Lärm und Rauch (früher Art. 18).

Hier steht nach wie vor die **Auspuffangelegenheit** im Vordergrund. Technisch wird sie ihre baldige Abklärung insbesondere durch die Ergebnisse des vorigen Jahr inszenierten deutschen Wettbewerbes unter Konstrukteuren und Erfindern finden, welcher sich gegenwärtig noch im Stadium des Auswertungsverfahrens befindet. Praktisch spielt der offene Auspuff nicht mehr die gleiche Rolle, wie noch anlässlich der früheren Gesetzesbearbeitung. Ausnahmen für Rennen werden immer unter Art. 28 fallen. Für den gewöhnlichen Gebrauch ist jedenfalls der **offene Auspuff** zu verbieten, resp. der Gebrauch solcher mit ungenügender Schalldämpfung. Hier

eröffnet sich ebenfalls ein Gebiet der Lärmbekämpfung und sind daher jene straffällig zu erklären, welche **nachträglich** Abänderungen an geprüften Schalldämpfungseinrichtungen vornehmen.

Ferner zählt hiezu die **rücksichtslose Bedienung und Ingangsetzung von Motorfahrzeugen in bevölkerten Quartieren**, das **lärmende Laufenlassen von Fahrzeugmotoren bei Nacht**, das **unsorgfältige Verladen stark lärmender Transportgüter** usw.

Art. 23. Bereifung (früher Art. 19).

Die Bereifungstechnik hat seit der vorhergehenden Gesetzesbearbeitung wesentliche Fortschritte zu verzeichnen und ausserdem durch bemerkenswerte in- und ausländische Versuche über die dynamischen Auswirkungen der verschiedenen Fabrikate ihre Abklärung gefunden, worunter in erster Linie die systematisch sorgfältig durchgeführten seismographischen Messungen des Verbandes Schweiz. Motorlastwagenbesitzer in Verbindung mit der Beratungsstelle für Erschütterungsmessungen unter der wissenschaftlichen Leitung von Herrn Prof. Dr. de Quervain, Zürich, zu nennen sind und sodann die umfangreichen deutschen Versuche auf der Versuchsbahn von Braunschweig. Ihre Ergebnisse haben bereits mehrfach in neueren Kantonalverordnungen der Schweiz und ebenso in der ausländischen Gesetzgebung ihre Verwertung gefunden. Sie haben den unumstösslichen Beweis erbracht, dass in den sogenannten **halbbelastischen oder Hohlreifen** eine wertvolle Zwischenstufe zwischen Pneu- und Vollgummireifen geschaffen worden ist, die sich in ihren Eigenschaften sehr stark der Luftbereifung nähert, für schwere Fahrzeugtypen und verschiedene gewerbliche Einrichtungen aber ökonomischer und betriebssicherer sind als Luftbereifung. Die störenden Auswirkungen nach Aussen, sowie die schädlichen Einflüsse auf die Strassendecke bleiben in der Hauptsache ausschliesslich auf die **Vollgummibereifung** beschränkt. Die neue Reifenklasse rechtfertigt somit ihre Gleichstellung mit den Pneus sowohl in bezug auf Verkehrsvorschriften wie auf Gebühren und damit die bedeutende Vereinfachung des ganzen Kontrollsystems.

Nach vorstehenden Ausführungen erscheint daher der Zeitpunkt für gekommen, wo die **Vollgummibereifung** mit wenigen Ausnahmefällen (z. B. erhöhte Betriebsgefahr bei Feuerwehr- und Montageleitern, oder aussergewöhnlicher Verschleiss bei Grubenbetrieben, landwirtschaftlichen Feldarbeiten usw.) **verboten werden kann**, natürlich unter Zubilligung einer angemessenen Uebergangsfrist von ca. 1½ Jahren für bereits in Zirkulation befindliche Zugwagen und 2 Jahren für Anhängewagen. Ihr Verbot lässt sich zudem damit rechtfertigen, dass nach Aussage der schweizerischen Lieferanten ihr Verkauf sowieso stark zurückgeht. Die Hohlreifen gestatten ausserdem in sozusagen allen Fällen den Umbau älterer Wagen auf diese Bereifungsart, was bei Luftreifen ohne ausserordentliche, oft nicht lohnende Kosten nicht möglich ist.

In der Entwicklung des Verkehrswesens zeichnet sich ganz offensichtlich immer mehr die Tendenz nach einem Schnellverkehr mit Motorlastwagen geringerer Tragfähigkeit ab. Wir halten demzufolge eine weitere Beschränkung der Reifenwahl in der Weise für angezeigt, dass **neben allen Fahrzeugen für Personenbeförderung auch für Motorlastwagen unter drei Tonnen Ladefähigkeit nur Luftbereifung** zugelassen wird, ebenfalls unter Zubilligung einer angemessenen Uebergangszeit. Damit erübrigt sich für diese Fahrzeugkategorien spezielle Geschwindigkeitsvorschriften aufzustellen, was für die Verkehrspraxis ungemein wertvoll ist und sich umso eher verantworten lässt, als alle wissenschaftlichen Versuche zeigen, dass über 30 km

Fahrtgeschwindigkeit die Erschütterungsgrößen wieder abzunehmen beginnen.

Der V. V. wird die Aufgabe zufallen, die Bereifungsart aller anderen Fahrzeuggattungen (Schwertransporte, Anhänger, Traktoren und anderer Arbeitsmaschinen) festzusetzen, wobei sowohl auf gewerbliche Verwendungen und die Inanspruchnahme des öffentlichen Strassennetzes als für landwirtschaftliche Arbeiten und Weinbau mit nur gelegentlicher Strassenbenützung billige Rücksicht zu nehmen sein wird.

Im Interesse der Strassenschonung wird es liegen, wenn mit sofortiger Wirkung die Verwendung von Vollgummireifen unter 5 cm Stärke (einschliesslich der Bandage) und von Radkränzen mit gerippter Oberfläche auf öffentlichen Verkehrsstrassen untersagt wird.

Die früher verwendeten Startketten sind mit dem Verbot in den meisten Kantonen gänzlich verschwunden, und auch die jetzt gebräuchlichen Schneketten lassen sich bei der alleinigen Zulassung von Luft- und Hohlreifen während bedeutend längeren Jahresperioden umgehen.

In bezug auf die Eisenbereifung von Motorfahrzeugen bleibt schliesslich noch zu bemerken, dass dieselbe mit Ausnahme einiger weniger, sehr langsam fahrender Arbeitsmaschinen nicht mehr gebräuchlich ist, und für welche sie auch weiterhin beibehalten werden muss. Es bedarf sodann kaum einer näheren Begründung, dass sie in beschränktem Umfang auch für an Motorfahrzeuge angehängte gewerbliche Fahrzeuge im Innerortsverkehr, Fahrzeuge für landwirtschaftliche Arbeiten usw. zuzulassen ist.

Art. 24. Verkehr mit Nutzfahrzeugen (früher Art. 20 — Gewicht der Motorlastwagen).

Die ganze bisherige und aller Voraussicht nach noch nicht abgeschlossene Entwicklung der gesamten motorisierten Verkehrsarten zu gewerblichen Zwecken lassen eine erweiterte Fassung des früheren Art. 20 für angezeigt erscheinen. Zudem hat sich der frühere Gesetzestext hier und in den nachfolgenden Artikeln auf technische Einzelheiten eingelassen, die sowohl mit der Entwicklung der Technik, als der Veränderung der Bedürfnisse im Fahrdienst, wie in den gewerblichen Verrichtungen ständigen Aenderungen und Vervollkommnungen unterworfen sein werden. Praktische Erwägungen lassen es daher angezeigt erscheinen, diesbezügliche Bestimmungen ausschliesslich der V. V. zu überlassen und an deren Stelle andere, mehr prinzipielle Grundsätze in das Gesetz aufzunehmen. Statt der Regelung einer einzelnen Motorfahrzeugart haben wir es demzufolge vorgezogen, solche Grundsätze für die gesamte Klasse der Nutzfahrzeuge einzuschalten.

Im einzelnen bleibt hiezu zu bemerken, dass zweifellos das gegenwärtige Verordnungswesen vielfach auf die wirtschaftlichen Faktoren zu wenig Rücksicht genommen hat, welche für diese Klasse von Fahrzeugen in ganz besonderem Masse mitspielen, so dass in dieser Beziehung von einer eidgenössischen Regelung eine bedeutend objektivere Behandlung erwartet werden muss. Teilweise spielten dabei total einseitige Erwägungen mit, welche zu gewissen prohibitiven Finschränkungen führten, und damit im Verkehr von Kanton zu Kanton oder im Durchgangsverkehr auf die Dauer ganz unhaltbare Verkehrsverhältnisse geschaffen haben.

Zu einer der abänderungsbedürftigsten Regelungen zählt zweifellos die Frage der Belastungsgrenze. Nirgends deutlicher als hier zeigt sich, wie wenig unsere Gesetzgebung mit der fortschreitenden Entwicklung des gewerblichen Verkehrs und der Vervollkommenung des Fahrzeugbaues in allen Kulturländern Schritt gehalten hat. Das Bedürfnis für eine erleichterte und bessere Anpassungsfähigkeit liegt unbestreitbar vor, und zwar nicht allein

nur als Folge interner Erwägungen, sondern auch internationaler Verkehrserfordernisse. Insoweit somit die Absicht vorliegt, bestimmte Maximalgewichte aufzustellen, gehören diese jedenfalls der V. V. anheimgestellt. Sollen solche Maximalgewichte den praktischen Erfordernissen wirklich genügen, so muss vernünftigerweise auch der Rationalisierung der Arbeitsmethoden, dem Handelszweck bei gewissen Warengattungen und die denselben angepassten Spezialfahrzeuge, mit vielfach wesentlich höheren Eigengewichten, wie Kippwagen, Tankwagen, Verwaltungsfahrzeuge usw., bedeutend mehr Beachtung geschenkt werden. Das gleiche gilt auch bezüglich der Hebung der Reisebequemlichkeit und der Betriebssicherheit im Gesellschaftentransport durch reichlicher dimensionierte und besser ausgestattete, aber demzufolge unumgänglich schwerere Karosserien. Es kann auch kein Zweifel darüber bestehen, dass der Drei- und Mehr-Achsenwagen mit Rücksicht auf seine viel günstigere Bodenbelastung zuzulassen ist und mit Rücksicht auf die allgemeine internationale Entwicklung überhaupt.

Sollen alle diese Fahrzeuge ihren wirtschaftlichen Aufgaben gerecht werden, so sind für dieselben als Maximalgewichtsgrenzen anzusetzen:

Motorlastwagen und Gesellschaftswagen	12 Tonnen
Drei-Achsenwagen	15 „
Anhängewagen	8 „
Anhängierzüge	18 „

Bezüglich dem Verkehr mit Gesellschaftswagen sei auf unsere Ausführungen bei Art. 5 wegen einem erweiterten Regelungsbedürfnis verwiesen, das sich nicht allein auf die Ausweise, sondern auch auf andere Verkehrsvorschriften beziehen soll. In diesem Zusammenhang wird zu prüfen bleiben, ob im Gesamtinteresse einer Hebung der Verkehrssicherheit unter die „besonderen Bestimmungen“ nicht allein solche technischer Natur aufgenommen werden sollen, sondern auch solche bezüglich einem Tarifschutz, wie dies bereits durch die Postkonzession B auf konzessionierte Fahrten beschränkt angestrebt wurde.

Der V. V. wird sodann die Regelung einer grossen Anzahl von Detailfragen, wie der zulässigen Anhängerzahl, der Zuglängen, des Transportes unteiler Lasten, der erforderlichen Begleitmannschaften für Anhängerzüge usw., zufallen. Ebenso verbleibt derselben zu bestimmen, unter welchen Bedingungen in Zukunft Anhängewagen an Personenfahrzeuge zuzulassen sind, da sich das bisherige Konkordatsverbot nicht mehr aufrecht erhalten lässt, umso mehr solche bereits in Kantonen ausserhalb dem Konkordat wie bei eidgenössischen Betrieben zur Anwendung gelangen.

Art. 25. Geschwindigkeiten (früher Art. 21 — Geschwindigkeit im allgemeinen).

Immer mehr drängt sich in der gesamten modernen Verkehrsgesetzgebung der Grundsatz hervor, den Motorfahrzeugverkehr bezüglich den zulässigen Geschwindigkeiten im allgemeinen an keine zahlenmässigen Höchstgrenzen mehr zu binden, abgesehen von einigen Sondererfordernissen, wie z. B. im Innerortsverkehr. Wir sind überzeugt, dass auch die Schweiz in ihrem eigenen Interesse nicht mehr zurückstehen darf, sich dieser allgemeinen internationalen Verkehrsentwicklung anzupassen und einzuordnen. Mit einengenden Geschwindigkeitsvorschriften an Orten, wo hiezu kein plausibler, in den näheren Umständen begründeter, zwingender Grund vorliegt, ist noch nie der Versuchung nach Steigerung des Fahrtempos oder gar einem rücksichtslosen Geschwindigkeitskoller Einhalt getan worden. Eine Unbilligkeit wäre es zudem, wenn man den einheimischen, leichter fassbaren Fahrer da zur Verantwortung heranziehen wollte, wo man den mit

unseren Landesverhältnissen weniger vertrauten, aber an ganz andere Verkehrsverhältnisse gewöhnten ausländischen Fahrer gewähren lässt, eventuell sogar unter Rücksichtnahme auf gewisse Fremdeninteressen. Die Anwendung der Regelung des Geschwindigkeitsprinzips auf internationalem Boden auch in unserem Lande rechtfertigt sich umso mehr, als dieses Prinzip bereits eine übereinstimmende Regelung in den neuen Fahrvorschriften der Regie-Autoposten gefunden hat. Viel richtiger erscheint uns, wenn der Fahrzeuglenker dazu verhalten wird, so zu fahren, dass er sein Fahrzeug jederzeit beherrscht und sich somit den momentanen Verumständen anpassen vermag.

Die V. V. wird auf die näheren Vorschriften für Umstände einzugehen haben, wo ein Fahren mit verminderten Geschwindigkeiten oder besonderer Vorsicht erforderlich ist, analog den früheren Bestimmungen der Art. 23 und 24. Im Zusammenhang mit diesem Artikel oder Art. 17 über die Betriebssicherheit wird ferner das Verhalten bei Stillstellung und Verlassen des Wagens zu umschreiben sein.

Um immerhin dem Fahrer einen Anhaltspunkt über seine Fahrgeschwindigkeit zu geben, erscheint das Obligatorium eines Geschwindigkeitsmessers für alle jene Motorfahrzeuge angebracht, wo sich ein solcher in zweckmässiger Weise und mit genügender Garantie für zuverlässiges Funktionieren anbringen lässt. Ausnahmen hat die V. V. zu bezeichnen. Dagegen lehnen wir den registrierenden Geschwindigkeitsmesser ab.

Art. 26. Ausweichen und Vorfahren (früher Art. 25).

Eine wirklich allen Erfordernissen genügende, vollkommene Verkehrsgesetzgebung besteht nur dann, wenn für sämtliche Verkehrsteilnehmer in weitgehendstem Masse übereinstimmende Bestimmungen bestehen. Diese Forderung gilt selbstredend in ganz besonderem Masse für die Ausweichpflicht, das Vortrittsrecht und andere elementare Verkehrsbegriffe. Aus diesem Grunde ist mit voller Absicht sowohl in den Art. 48 und 49 für Fahrräder, Art. 52 für andere Fahrzeuge, Art. 53 für Reiter und Viehherden und Art. 55 für Fussgänger immer wieder die sinngemässe Anwendung gewisser Verkehrsvorschriften für Motorfahrzeuge verlangt worden. Ausnahmen, gleich wie eventuelle Sonderrechte, können stets in den zugehörigen Vorschriften der V. V. niedergelegt werden.

Ziffer 3 hat in Uebereinstimmung mit diesem Erfordernis eine neue Fassung im Sinne einer besseren, verallgemeinerten Ordnung des Vortrittsrechtes gefunden, wie solche übrigens auch durch die Schweiz. Städteverordnung bereits festgesetzt worden ist.

Der V. V. wird es anheimfallen, gewisse zu diesem Artikel gehörende Detailfragen zu regeln, so Art und Weise des zulässigen Ueberholens anderer Fahrzeuge, das Vorfahren an Strassenbahnen, das Stationieren auf öffentlichem Strassengrund, das Verhalten beim Umwenden und Rückwärtsfahren usw., sowie das Fahrrecht in Einbahnstrassen samt ihrer eindeutigen Bezeichnungspflicht.

Nach reiflicher Ueberlegung ist die frühere Textfassung für das Vortrittsrecht an Strassenkreuzungen und -gabelungen als die zweckmässigste und klarste Regelungsart beibehalten worden, soweit sie den Ueberlandsverkehr betrifft. Sie entspricht zudem der Regelung anderer Länder, so insbesondere der soeben beschlossenen Revision des französischen Code de la Route. Mit wenigen Ausnahmen wird dagegen im Stadtverkehr der prinzipielle Vortritt des von rechts Kommenden die gegebene, deutlichere Lösung sein, immerhin mit der Beschränkung des Geltungsbereiches nur auf Motorfahrzeuge und bespannte Wagen.

Weil aber trotzdem im Ueberlandverkehr bei Strassen gleicher Breite oder erschwerter Orientierungsmöglichkeit an Strassenabzweigstellen Zweifel über den Begriff der „Haupt- und Nebenstrassen“ entstehen kann und somit ein erhöhtes Gefahrenmoment in sich schliesst, gab dieser Umstand Veranlassung zu der Forderung in Art. 3, Ziffer 3, an solchen Stellen Haupt- und Nebenstrassen durch deutliche Bezeichnung auszuscheiden.

An dieser Stelle sei ausserdem darauf hingewiesen, dass verschiedentlich Fahrzeuge des Bundes oder an Schienen gebundene Fahrzeuge im Zusammenhang mit ihrer Unterstellung unter die Eisenbahnpflicht-Gesetzgebung des Bundes bei unrichtigem Verhalten anderer Strassenbenützer, speziell Motorfahrzeugfahrern, auch den Rechtsbegriff der Betriebsgefährdung (Eisenbahngefährdung) für sich in Anspruch nehmen wollten. Wir sind nun aber der Auffassung, dass bei Benützung von öffentlichem Grund und Boden, der der Allgemeinheit zugänglich ist, und umso mehr, wenn nun in Zukunft auch das Motorfahrzeug einer verschärften, der Eisenbahnpflicht angepassten Haftpflicht unterstellt werden soll, solche Sonderrechte eo ipso dahinfallen, wenn nicht ausgesprochene, böswillige Absicht vorliegt.

Was die im „Fragebogen“ eingeschaltete Bemerkung wegen der Notwendigkeit besonderer Bestimmungen für „eigentliche“ Autostrassen anbelangt, so ist die Möglichkeit hierfür jedenfalls im Gesetz vorzusehen. In Art. 1 und 65 ist hierauf Rücksicht genommen worden.

Art. 28. Wett- und Probefahrten (früher Art. 27).

Es wird vorausgesetzt, dass bei Wettfahrten über das Gebiet mehrerer Kantone die verlangte Einholung einer Bewilligung bei der kantonalen Behörde dahin interpretiert wird, dass für derartige Fälle eine Verständigung unter den Kantonen stattfindet. Die V. V. wird das einzuhaltende Verfahren, sowie die hauptsächlichsten Bedingungen für die Erteilung festlegen. Ausserdem sei an dieser Stelle auf eine unverständliche Stellungnahme der Polizeidirektorenkonferenz 1928 hingewiesen, anlässlich der Beratung für eine Abänderung und Ergänzung der Konkordatsbestimmungen. Unter diesen Beschlüssen figuriert die Forderung eines Verbotes von Trainingfahrten, was dem Zweck von Wettfahrtveranstaltungen, Zuverlässigkeitsfahrten usw. direkt zuwiderläuft, wenn solche nicht wenigstens in einem limitierten Umfange zugelassen werden. Die V. V. wird auch darauf Bedacht zu nehmen haben, dass zu derartigen Anlässen Rennfahrzeuge zugelassen werden, welche von den normalen Vorschriften über Bau und Ausrüstung von Motorfahrzeugen abweichen.

Für Probefahrten der Motorfahrzeugfabriken und Garagen, ebenso wie für Fahrten der Experten zu Prüfungszwecken kann höchstens eine Einschränkung auf gewisse Strassen durch kantonale oder Gemeindebehörden in Betracht fallen, jedenfalls aber nicht ein besonderes Reglement, wie es im „Fragebogen“ im Zusammenhang mit dem früheren Art. 28 erörtert wird. Heute bestehende Missstände lassen es für angezeigt erscheinen, schon jetzt darauf hinzuweisen, dass solche zugewiesene Strecken eine genügende Ausdehnung für eine zweckmässige Durchführung solcher Probe- oder Prüfungsfahrten besitzen sollen.

Art. 29. Unfall (früher Art. 28).

Die frühere Fassung gibt im allgemeinen zu keinen Bemerkungen Veranlassung. Dagegen wird es kaum zu umgehen sein, in der V. V. wenigstens gewisse Bestimmungen über das Aufnahmeverfahren am Tatort aufzunehmen. Dabei soll nicht ausser Acht gelassen werden, dass bei der

Untersuchung der Unfallursache diese gleichzeitig auch auf den Strassenzustand ausgedehnt wird. Ergibt sich, dass der einzige oder hauptsächlichste Grund eines Unfalles in der Beschaffenheit der Strasse lag, so soll für die Organe, welche sich mit der Untersuchung abgeben, eine sofortige Meldepflicht an die zuständige, unterhaltungspflichtige Behörde bestehen und ein Berichtdoppel den Untersuchungsakten beigelegt werden.

Die im „Fragebogen“ berührte Depotpflicht der Ausländer dürfte besser im Sinne unserer Schlussbemerkung zu Art. 15 eine Lösung finden. Mehrfache Vorkommnisse, wo neben zu geringer oder gar keiner Versicherung des ausländischen Fahrers trotz behördlich festgestellter Schuld desselben, weder von demselben persönlich, noch seiner Versicherungsgesellschaft im Auslande eine Entschädigung beizubringen war, lassen es angezeigt erscheinen, nach dieser Richtung eine bessere Sicherstellung herbeizuführen.

Dritter Abschnitt

Haftpflicht für Motorfahrzeuge

Art. 30—34 (früher Art. 31—36).

1. Das Haftpflichtsystem.

Grundsätzlich sind wir bereit, für den Motorfahrzeugführer in einem neuen Verkehrsgesetz die Verursachungshaftung einzuführen. Immerhin soll aber dieser Grundsatz nicht in der Weise durchgeführt werden, dass ein Mitverschulden des Geschädigten auf die Ersatzpflicht ohne irgendwelchen Einfluss wäre. Es soll vielmehr in Anlehnung an Art. 44 O. R. so gehalten werden, dass ein Mitverschulden des Geschädigten, je nach Grösse der beidseitigen Verschulden, für den Motorfahrzeugführer Schadenersatz herabmindernd oder unter Umständen gar befreiend wirkt. Der Grundsatz der Verursachungshaftpflicht wirkt sich in der Hauptsache dadurch aus, dass die Beweispflicht umgekehrt wird. Statt dass der Geschädigte dem Motorfahrzeugführer ein Verschulden nachzuweisen hat, hätte nun dieser letztere den Nachweis zu erbringen, dass der Schaden durch höhere Gewalt, durch Verschulden Dritter, durch ausschliessliches Verschulden des Geschädigten oder durch dessen Mitverschulden verursacht worden ist. Ist der Motorfahrzeugführer imstande, diesen Nachweis zu erbringen, muss er von der Haftpflicht befreit, bei Mitverschulden durch die Herabsetzung derselben entsprechend entlastet werden.

Mit anderen Worten sind wir bereit, in einem neuen Verkehrsgesetz die Unterstellung des Motorfahrzeugführers unter die Eisenbahnhaftpflicht zu akzeptieren. Die Anwendung der Eisenbahnhaftpflicht hat zudem den grossen Vorteil, dass etwas bereits Bestehendes übernommen würde, ein Haftpflichtsystem, über das bereits weitgehende Erfahrungen gesammelt und eine ausgedehnte Gerichtspraxis vorhanden ist. Sowohl der Haftpflichtige, als auch die Gerichte befinden sich damit auf festem, bekanntem Boden.

Durch die Schaffung eines neuen Haftpflichtsystems würde sowohl bei den Haftpflichtigen, als auch bei den Gerichten Unsicherheit geschaffen. Es würde Jahre dauern, bis sich eine feststehende Praxis eingebürgert hätte. Eine Haftpflicht, wie sie im Gesetzesentwurf vom 10. Februar 1926 enthalten ist, müsste hierseits abgelehnt und bekämpft werden. Die Differenzierung in grobes und leichtes Verschulden ist praktisch undurchführbar. Wo befindet sich die Grenze zwischen grobem und leichtem Verschulden? Ganz sicherlich im automobilfeindlichen Kanton Schwyz anderswo, als in einem

dem modernen Verkehr und seinen Anforderungen gegenüber günstiger eingestellten Kanton. Der Willkür wäre Tür und Tor geöffnet.

Abgesehen davon stellt der Gesetzesentwurf von 1926 ein gegenüber der Eisenbahnhaftpflicht verschärftes Haftpflichtsystem dar. Eine Verschärfung der Eisenbahnhaftpflicht für den Motorfahrzeugführer ist nicht berechtigt. Niemand wird heute behaupten wollen, die Eisenbahn bedürfe deshalb einer weniger scharfen Haftpflicht, weil sie sich eingeschränkt auf besonderem, festliegendem Trasse bewege. Wie viele Eisenbahnen benützen heute die Strassen, wie viele überqueren sie ohne Abschränkungen? Wie wenig die Abschränkung in letzter Zeit von Bedeutung ist, beweisen die zahlreichen, durch die Bahnen verursachten Unglücksfälle einerseits und die moderne Tendenz der Bahnverwaltungen, überhaupt die Abschränkungen aufzuheben, andererseits. Wir halten dafür, dass eine verschärfte Eisenbahnhaftpflicht eine ungerechtfertigte Massnahme dem Motorfahrzeugführer gegenüber bedeuten würde und dass eine solche durch nichts begründet ist. Die Hauptursache an den vorkommenden Unglücksfällen liegt nicht in der Gefährlichkeit des Automobils, sondern in der Hauptsache an der ungenügenden Anpassung unserer Strassenverhältnisse an den modernen, verstärkten Verkehr auf der Strasse, sowie zu einem nicht unerheblichen Teil an der Unachtsamkeit und der Sorglosigkeit der übrigen Strassenbenützer.

Der uns vorgelegte Entwurf steht auf dem Boden der Eisenbahnhaftpflicht. Wir glauben damit weitgehendstes Entgegenkommen und guten Willen bewiesen zu haben. Eine die Eisenbahnhaftpflicht verschärfende Haftpflicht müsste aber, wie bereits erwähnt, abgelehnt werden.

2. Der Begriff „Halter“.

Wir haben in unserem Entwurfe den Ausdruck „Halter“ durch „Besitzer“ ersetzt. Wir halten es nicht für zweckmässig, einen neuen, bis heute in unserer Gesetzgebung nicht enthaltenen Rechtsbegriff aufzunehmen. Der im Gesetzesentwurf von 1926 verwendete Ausdruck „Halter“ ist nicht etwa identisch mit dem im O. R. enthaltenen „Tierhalter“. Es ist vielmehr ein neuer Rechtsbegriff, der sich allenfalls wie folgt definieren liesse:

„Unter Halter ist zu verstehen, wer ein Fahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat und diejenige Verfügungsgewalt darüber besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt.“

Wir glauben nicht, dass unserer Rechtsprechung mit diesem neuen Rechtsbegriff gedient wäre, umso mehr, als der bei uns bekannte und eingebürgerte Begriff „Besitzer“ vollkommen ausreichend ist.

Art. 34. Genugtuung (früher Art. 36).

Nach der Fassung des übereinstimmenden Art. 36 im Entwurf 1926 soll der Automobilist dem Verletzten oder den Angehörigen des Getöteten gegenüber „auch abgesehen von dem Ersatz nachweisbaren Schadens“ unter Umständen noch zu einer Genugtuungssumme verurteilt werden können, und zwar nicht etwa nur bei absichtlich oder grob fahrlässig verschuldetem Unfall, sondern sogar dann, wenn der Richter irgend ein Verschulden im Verhalten des Fahrers erblickt. Es gelten für uns heute die gleichen Gründe wie seinerzeit, eine Bestimmung von dieser Tragweite abzulehnen und wiederholen, was wir bereits dazumals zur Begründung dieser ablehnenden Stellungnahme angeführt haben.

Wohl ist richtig, dass eine Bestimmung, wie sie der Entwurf 1926 vorsah, auch im Eisenbahnhaftpflicht-Gesetz steht, aber auch der Unterschied zwischen der abgeschlossenen, bewachten und unter polizeilichen Schutz gestellten Geleiseanlage der Bahn gegenüber der Fahrbahn der Motorfahr-

zeuge besteht. Wohl ist ferner richtig, dass auch Art. 47 O. R. eine inhaltlich ähnlich lautende Bestimmung enthält, aber demgegenüber ist wiederum ausdrücklich daran zu erinnern, dass die Bestimmung unter dem Kapitel der unerlaubten Handlungen steht, und eben dem Verschuldensprinzip mit der Beweislast des Beschädigten für das Verschulden des Schädigers entspricht. Wird aber die Beweislast umgekehrt und der Halter des Motorfahrzeuges nur dann von der Ersatzpflicht befreit, wenn er nachweist, dass er alle nach den Umständen gebotene Sorgfalt angewendet hat, um den Unfall zu vermeiden, so bleibt für eine Bestimmung, wie sie im alten Art. 36 vorgesehen ist, wirklich nur noch Raum in Fällen, wo tatsächlich ein grobes Verschulden vorliegt.

Dabei darf der Ergänzung halber wohl auch noch darauf aufmerksam gemacht werden, dass in dem analogen Fall der Genugtuungsleistung von Art. 49 O. R., d. h. bei einer Verletzung in den persönlichen Verhältnissen, der Zuspriech einer Geldsumme als Genugtuungsleistung ebenfalls nur zulässig ist, wo die besondere Schwere der Verletzung und des Verschuldens es rechtfertigt.

Wir halten dafür, dass diese Regelung für den vorliegenden Anwendungsfall auf den Motorfahrzeuglenker ebenfalls durchaus genügen dürfte und schlagen deshalb vor, die fragliche Bestimmung im Sinne unseres vorgeschlagenen, revidierten Textes zu akzeptieren.

Art. 35. Ungültige und anfechtbare Vereinbarungen (früher Art. 37).

Die Erfahrung hat gelehrt, dass sich vielfach Versicherungsgesellschaften ihrer Verpflichtung dem versicherten Haftpflichtigen gegenüber entzogen haben, wenn vom letzteren seine Haftpflicht ohne vorherige Begrüssung der Versicherungsgesellschaft anerkannt worden ist. Wir sind der Auffassung, dass eine Wegbedingung der Haftung nicht nur zwischen Haftpflichtigen und Geschädigten, sondern auch zwischen der Haftpflichtversicherungsgesellschaft und dem versicherten Haftpflichtigen verboten werden muss. Nur so ist für richtiges Funktionieren der Haftpflicht Gewähr vorhanden. Bei der vermehrten Prämienlast einerseits, welche das neue Haftungssystem dem Motorfahrzeugführer auferlegt, ist es andererseits am Platze, diesen gegenüber Versicherungsvertragsklauseln, welche von den Versicherungsgesellschaften zu ihrem eigenen Vorteil aufgestellt werden, zu schützen.

Art. 37. Geltendmachung des Rechtsanspruches und Gerichtsstand (früher Art. 39).

In unserem Entwurfe haben wir es in das Ermessen des Geschädigten gestellt, seine Schadensersatzansprüche entweder gegen den Haftpflichtigen oder gegen dessen Haftpflichtversicherungsgesellschaft direkt geltend zu machen. Im ersteren Falle hat dies beim Gericht des Wohnsitzes des Haftpflichtigen, im letzteren Falle beim Gerichte des kantonalen Sitzes der betreffenden Versicherungsgesellschaft zu erfolgen. Wir glauben, dass dem Geschädigten ein Wahlrecht im vorstehenden Sinne eingeräumt werden sollte, jede der beiden Arten, die Schadensersatzansprüche geltend zu machen, hat Vor- und Nachteile. In einem Falle wird sich das eine Vorgehen, in einem andern Falle das andere Vorgehen als günstiger erweisen. Aus diesem Grunde glauben wir beide Alternativen im Gesetz aufnehmen zu sollen, sowohl das direkte Klagerecht gegen die Versicherung, als auch — wie bisher — das Klagerecht gegen den Haftpflichtigen persönlich.

Vierter Abschnitt

Versicherung für Motorfahrzeuge

Art. 39 und ff. (früher Art. 41 und ff.).

Es ist, wie bereits bei Art. 37 ausgeführt, unbedingt auf vermehrten Schutz des Versicherten den Versicherungsgesellschaften gegenüber Bedacht zu nehmen. Wie uns bekannt, soll auch seitens des Verbandes der Versicherungsgesellschaften eine Beantwortung des „Fragebogens“ erfolgen. Da sowohl die bisher von Kanton zu Kanton feststellbaren Verschiedenheiten der Versicherungsbestimmungen unter der Konkordats Herrschaft, ebenso der bisherige Versicherungsverlauf unter heutigen Rechtsgrundsätzen und sodann die neue Formulierung der Haftpflicht in einem eidgenössischen Gesetz Veranlassung zu einem andern Aufbau des Versicherungswesens geben dürften, erscheint es uns angezeigt, erst nach Eingang dieser Antwort der Versicherungsgesellschaften zu diesem Teil des Gesetzes Stellung zu nehmen, in der Erwartung, dass uns Gelegenheit zur Einsichtnahme und Rückäußerung gegeben wird. Die ganze Versicherungsfrage ist für den Motorfahrzeugbesitzer derart wichtig und von solcher Tragweite, dass wir unsomehr mit einem derartigen Entgegenkommen rechnen.

Wir begnügen uns daher unter dieser Annahme, soweit wir nicht in der Textfassung einiger Artikel gewisse Abänderungen oder Ergänzungen vorgenommen haben, bezüglich der Versicherung bloss auf einige grundlegende Punkte hinzuweisen. Jedenfalls ist im Interesse des Motorfahrzeugführers dafür zu sorgen, dass die Versicherungsgesellschaften nicht infolge formeller Unterlassung oder unrichtigen Verhaltens des Versicherten die Entschädigungspflicht ablehnen können, wie dies bis heute vielfach erfolgt ist.

Speziell wäre auch zu berücksichtigen, dass z. B. seitens der Versicherungen allfällige Prozess- und Anwaltskosten nicht von auszurichtenden Entschädigungen in Abzug gebracht werden dürfen. Dadurch würden die im Gesetze vorgesehenen Mindestversicherungsbeträge illusorisch. Es ist dies bis heute seitens der Versicherungen in verschiedenen Kantonen zum Nachteil der Haftpflichtigen und der Geschädigten praktiziert worden. Wenn bezüglich einer Entschädigung die Hilfe der Gerichte in Anspruch genommen werden muss, soll die gesprochene Entschädigungssumme seitens der Versicherung ausgerichtet werden, ohne dass dem Geschädigten davon Prozess- und Anwaltskosten abgezogen oder solche dem Haftpflichtigen auferlegt werden.

Schliesslich ist dafür zu sorgen, dass Lehr- und Lernfahrten in Uebereinstimmung mit unseren Ausführungen bei Art. 13 ausreichend versichert sind, ebenso ausländische Fahrzeuge gemäss unseren Bemerkungen zu Art. 15 und 29.

Was schliesslich noch die im „Fragebogen“ aufgeworfenen Erwägungen anbetrifft, so halten wir die Festlegung von Maxima der Versicherungssummen im Gesetze selbst für angezeigt. Sie bilden dort von vorneherein eine klare Handhabe für den Versicherungspflichtigen und dürften als obligatorisches Minimum des Versicherungszwanges genügen, umsomehr sie in gleicher Höhe auch von der Polizeidirektorenkonferenz übernommen wurden und demzufolge heute bereits in die Bestimmungen der Mehrzahl aller Kantone Eingang gefunden haben.

Ziffer 2 zu Art. 42 kann keineswegs als überflüssig erachtet werden, nachdem bereits vor Kriegsbeginn eine Bewegung zur Schaffung einer Selbstversicherungsgesellschaft für Motorfahrzeughalter auf internationaler Grundlage im Gange war, und die Möglichkeit einer Wiedererwägung nicht

ausgeschlossen erscheint, besonders in einem Moment, wo die Ausdehnung der obligatorischen Haltpflichtversicherung in anderen Ländern ebenfalls zur Tatsache wird. Die Anschlussmöglichkeit der Schweiz soll daher im Gesetz offen gehalten werden.

Dritter Titel

Vorschriften über die Fahrräder

Art. 46. Schweizerische Fahrräder (früher Art. 48).

Nach den bisherigen Erfahrungen im Kampf um ein eidgenössisches Verkehrsgesetz darf mit Sicherheit darauf gerechnet werden, dass das neue Gesetz wenig Aussichten für Verwirklichung bieten würde, wenn darin am Kontrollschild für Radfahrer festgehalten werden sollte.

Dem Gesetzgeber drängt sich der Verzicht auf das Kontrollschild insofern auf, als unsere Nachbarstaaten (um nur von diesen zu reden) ohne den Nummernzwang auskommen. In den meisten Ländern hat dieser überhaupt nie bestanden, und wo er abgeschafft wurde, hat man damit keine schlechten Erfahrungen gemacht. Es ist nicht einzusehen, warum nicht auch in der Schweiz möglich sein sollte, was in der übrigen Welt möglich ist und sich bewährt hat.

Für die Beibehaltung des Kontrollschildes in der Vorlage von 1926 war zum Teil das Argument ausschlaggebend, man müsse bei einem Strassenunfall den Radfahrer durch seine Nummer identifizieren können. Nun hat seinerzeit Herr Polizeivorstand Büchi von Winterthur in seiner Eingabe an das eidgenössische Justizdepartement statistisch nachgewiesen, dass nur in einem verschwindenden Prozentsatz der Fälle die Nummer zur Eruiierung des Radfahrers führte, so dass sich schon aus diesem Grunde der ganze umständliche Apparat der Nummerierung von 800,000 Radfahrern nicht rechtfertigen lässt. Wollte man das Prinzip strikte durchführen, müssten mit dem gleichen Rechte auch die Pferdefuhrwerke oder gar die Fussgänger nummeriert werden, da sich auch bei diesen Unfälle ereignen können und dass sich der Betreffende durch Flucht der Verantwortung zu entziehen sucht. Im Auslande werden schweizerische Radfahrer oft gefragt, was ihre Nummer am Rade bedeute. Dies wohl nur deshalb, weil dort der Gedanke, dass man ein Fahrrad mit einer Kontrollnummer versehen müsse, gänzlich unverständlich ist. Uebrigens hat es die Entwicklung des Strassenverkehrs mit sich gebracht, dass bei einem Verkehrsunfall in weitaus den meisten Fällen der Radfahrer der am meisten Geschädigte ist und sein Fahrzeug derart beschädigt wird, dass er nicht mehr weiterfahren kann, was in der Regel schon einen Fluchtversuch ausschliessen würde.

Ad absurdum geführt wird der Nummernzwang aber auch dadurch, dass wir den nach der Schweiz fahrenden Radlern nicht wohl eine Nummer aufzwingen können. So war ja auch im letzten Gesetzesentwurf vorgesehen, dass der Ausländer bei einem „nicht länger als drei Monate dauernden Aufenthalt in der Schweiz“ des Kontrollschildes nicht bedürfe. Es rechtfertigt sich somit in keiner Weise, den Einheimischen in dieser Hinsicht schlechter zu stellen als den Fremden. Gestattet es die Verkehrssicherheit, den Ausländer ohne Nummernschild fahren zu lassen, so dürfte dies auch für den Schweizer gelten.

Bis dahin charakterisierte sich der Nummernzwang zum grossen Teil gleichzeitig als eine fiskalische Massnahme. Mit dem Kontrollschild soll nun

nach unseren Anträgen zugleich auch die Gebühr oder Steuer dahinfallen. Als in Deutschland vor zwei Jahrzehnten Fahrradnummern und Fahrradsteuern abgeschafft wurden, ertönte das Schlagwort vom „Fahrzeug des armen Mannes“. Und in der Tat sind es auch heute bei uns soziale Bedenken, die für den Hinfall der Fahrradabgaben sprechen. Aus diesem Grunde sind in Deutschland wie in andern Staaten aus öffentlichen Mitteln — ohne Fahrradsteuer — grosse Netze von Fahrradwegen angelegt worden, die man bei uns meist nur vom Hörensagen oder gar nicht kennt. Vor dem Auftreten des Fahrrades hat man aus den Mitteln der Allgemeinheit die Strassen gebaut und unterhalten, die in erster Linie dem Pferdefuhrwerk zugute kamen, ohne dass die Pferdefuhrwerkbesitzer als solche einen Rappen an die Kosten beisteuerten. Wenn auch heute noch das Pferdefuhrwerk, das seinen redlichen Teil zur Strassenabnutzung beiträgt, unbesteuert bleibt, so hat mindestens dasselbe Anrecht auch das Fahrrad, das sozusagen keine Strassenabnutzung verursacht, sondern erfahrungsgemäss glättend und sogar konservierend auf den Strassenzustand einwirkt.

Damit die Befreiung vom Nummernzwang, sowie von Abgaben und Gebühren in der ganzen Schweiz eintritt, ist es nötig, dass diese Grundsätze im Gesetz verankert werden. Dass dies unumgänglich ist, dafür sprechen vor allem schon referendumpolitische Erwägungen.

Art. 47. Bremse, Alarmapparat, Beleuchtung (früher Art. 50).

Es wird darin bloss allgemein von einem Alarmapparat gesprochen, in der Meinung, dass die V. V. dies als die Glocke umschreiben soll, und zwar unter Ausschluss der unnötigen, Radau verursachenden „Radlaufglocke“, sowie des hell- und tieföndenden Hornes, das Motorrädern und Automobilen vorbehalten bleiben soll.

Ebenso wird bloss von einem hinten wirkungsvoll angebrachten, roten Leuchtzeichen gesprochen. Für die V. V. zu empfehlen ist nicht eine eigene Lichtquelle hinten, sondern das nie versagende „Katzenauge“, das im Scheinwerfer der Automobile wirksamer ist als ein eigenes schwaches Licht. Deutschland hat damit eine sozusagen ideale Lösung gefunden, weil es dabei strenge Vorschriften über die Konstruktion und Anbringung des Katzenauges aufstellte. Wir verweisen diesbezüglich auf die deutsche „Verordnung über die hintern Leuchtzeichen der zweirädrigen Kraft- und Kleinkraftfahrzeuge, sowie der Fahrräder vom 27. April 1929“ (Reichsgesetzbl. I, S. 88 ff. samt Anlage).

Art. 48. Geschwindigkeit (früher Art. 51).

Statt der Limitierung bestimmter Kilometerzahlen für das Fahrrad ist die allgemeine Fassung vorzuziehen, entsprechend dem Gesetzesentwurf 1926 und derjenigen in allen modernen Verkehrsverordnungen unserer Nachbarländer. Wir haben es aber vorgezogen, da auch für die Motorfahrzeuge in dieser Beziehung eine Anpassung an die moderne Gesetzgebung verlangt wird, diesen Artikel in Uebereinstimmung mit Art. 25 zu bringen. Damit schalten wir das Wort „sofort“ aus, welches bei engster wörtlicher Auslegung durch Kontrollorgane und Richter einen Begriff darstellt, der in den weitaus meisten Fällen praktisch überhaupt nicht durchführbar ist.

Art. 49. Verkehrsvorschriften (früher Art. 52).

Wenn wir durch Hinzufügen einer Ziffer 2 diesen Artikel erweitern und damit das Mitführen einer zweiten Person auf einem einsitzigen Fahrrad verbieten möchten, so sind wir uns bewusst, über die Vorschriften einiger anderer Länder hinauszugehen, halten die Forderung aber in Hin-

sicht auf den Schutz der Kinder einerseits, sowie auf die Verkehrssicherheit andererseits, als durchaus angebracht. Das Mitführen einer zweiten Person beeinträchtigt unter allen Umständen die Beweglichkeit und Fahrsicherheit.

Unfallverhütung ist auch ausschlaggebend für die Forderung, dass in der V. V. das Anhängen an andere Fahrzeuge verboten werden soll.

Zu Art. 46 — 49. Vorschriften über die Fahrräder.

In Beantwortung der Fragestellung des „Fragebogens“ zu dem früheren Art. 53 gestatten wir uns hiezu folgendes auszuführen:

Die Haftpflichtversicherungspflicht für den Radfahrer ist in unserem Entwurf nicht berührt worden. Das heisst: wir glauben, sie ablehnen zu müssen, trotzdem die schweizerischen Radfahrerverbände ihrer obligatorischen Unfallversicherung, die den Ausgangspunkt bildete, die Haftpflicht angegliedert haben.

Hiefür waren folgende Erwägungen massgebend: In den letzten Jahren haben sich die Verkehrsverhältnisse gewaltig geändert. Das Motorfahrzeug beherrscht immer mehr die Strasse, und bei einem Unfall, an dem ein Fahrrad beteiligt ist, pflegt in der Mehrzahl aller Fälle der Radler mit seinem gebrechlichen Fahrzeug der Leidtragende zu sein.

Aus diesem Grunde erscheint die Haftpflicht für den Radfahrer als etwas Unnötiges und Ueberflüssiges und ist schon deshalb abzulehnen, weil das Obligatorium der Haftpflicht wiederum eine umständliche Kontrolle bedingen würde, deren Aufwand in keinem Verhältnis zum Resultat stände. Uebersehe man auch hier nicht, dass eine Zwangskontrollierung, wie bereits bei Art. 46 bemerkt, wiederum das Gesetz gefährden würde.

Schliesslich kann auch hier neuerdings auf die Praxis der übrigen Länder hingewiesen werden, in denen die Fahrradhaftpflicht etwas Unbekanntes ist. Sie gehört nicht in ein modernes Verkehrsgesetz, weil sie in praxi überflüssig ist. Im ganzen Fahrradwesen hat wohl Deutschland die geordneten Verhältnisse, wo gewissermassen das Fahrrad als ein unentbehrlicher Gebrauchsgegenstand eines jeden Haushaltes betrachtet wird, wo dagegen strenge Vorschriften über Bremsenanordnung, Beleuchtungspflicht und Einordnung in den übrigen Strassenverkehr herrschen und immer mehr der Radlerverkehr auf besondere Radfahrwege geleitet wird. Es ist daher nicht einzusehen, warum die Schweiz eine Komplizierung schaffen soll, ohne die man in den anderen Ländern überall auskommt.

Vierter Titel

Vorschriften über andere Fahrzeuge

Art. 50. Fahrzeuge mit Tierbespannung (früher Art. 29 — Regeln für Fuhrwerke).

Hinsichtlich der Fahrzeuge mit Tierbespannung sind wir aus referendumpolitischen Erwägungen in unserer Fassung beträchtlich weniger weit gegangen als andere Staaten in ihren modernen Verkehrsgesetzen, und auch die vom Schweiz. Städteverband aufgestellten Vorschriften. Es darf aber erwartet werden, dass heute auch in unseren Verhältnissen die Ueberzeugung gereift ist, dass sich der Verkehr unmöglich mehr reibungslos abwickeln kann, wenn nicht auch andere Verkehrskategorien, worunter die nicht motorisierten Fahrzeuge aller Art, zur Beachtung gewisser Verkehrsvorschriften verhalten werden und zur Tragung ihres Teiles von Mitverantwortung für

unverständiges und unvorsichtiges Benehmen im öffentlichen Verkehr. Diesbezügliche Vorschriften gehören daher der Einheitlichkeit halber im Gesetz niedergelegt.

Immerhin haben wir, wie bereits erwähnt, eine gewisse Beschränkung auf ein weises Mass für angezeigt erachtet, glauben aber, dass unsere Vorschläge als das Minimum dessen bezeichnet werden können, was im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit in einem eidgenössischen Verkehrsgesetz verlangt werden muss.

Auf alle Fälle soll an jedem bespannten Fuhrwerk eine von vorn und hinten wahrnehmbare Beleuchtung vorhanden sein. Genauere Ausführungen sind der V. V. vorzubehalten, wie auch eventl. Ausnahmen. Besondere Aufmerksamkeit erscheint ferner bezüglich dem Führerpersonal solcher Fahrzeuge für geboten, und zwar sowohl was Eignung zum Fahrerberuf überhaupt anbetrifft, als insbesondere auch ihrer sonstigen Qualifikationen.

Art. 51. Handkarren, Zugwagen usw. (neu).

Wenn auch vermutlich die Forderung der Beleuchtung von Handkarren, Zugwagen usw. auf Widerstand stossen wird, so lassen wir uns auch hier von der Einsicht leiten, dass bei dieser Kategorie gleichfalls die Hebung der Verkehrssicherheit über alle anderen Erwägungen zu setzen ist, und zwar nicht bloss im Interesse der Motorfahrzeuge, sondern auch der Benützer von Handwagen usw. selber. Unsere Fassung entspricht zudem im Prinzip den Vorschriften unserer Nachbarstaaten.

Dass Handwagen oder Karren nur gestossen werden dürfen, wenn dem Führer die freie Sicht nach vorn nicht behindert ist, steht schon seit Jahren in den verschiedenen kantonalen Verordnungen. Wenn auch der Vorschrift im allgemeinen selten nachgelebt wird, so verlangt doch der heutige Verkehr, speziell in den Städten und grösseren Ortschaften, die Aufnahme eines solchen Artikels in ein einheitliches eidgenössisches Gesetz.

Art. 52. Verkehrsvorschriften (neu).

Nach den Ausführungen bei Art. 50 bedarf der neu aufgenommene Art. 52 keines weiteren Kommentares, da sich die Anwendung dem Grundsatz der allgemeinen Verkehrsregelung selbstverständlich unterzieht. Er stellt ebenfalls nur eine Erweiterung der Vorschriften des Städteverbandes auf den Ueberlandverkehr dar, soweit hiezu ein Bedürfnis vorliegt und eine Anpassung und Einordnung unumgänglich ist.

Fünfter Titel

Vorschriften für Reiter und Viehherden

Art. 53. Verkehrsvorschriften (neu).

Die Eingangsbemerkungen zu Art. 50 gelten natürlich ebenso bezüglich der Verkehrsbeteiligten, die der Art. 53 berührt. Auch bei diesem Titel stehen wir bis zu gewissem Grade auf dem Boden der modernen Verkehrsvorschriften unserer Nachbarstaaten, ohne freilich so weit zu gehen, wie z. B. der französische Code de la Route. Immerhin sind wir der Ansicht, dass auch in rein landwirtschaftlichen Gebieten die öffentliche Strasse nicht eine Reservation für Viehherden bilden soll, sondern gegenseitige Rücksichtnahme mit der Vorschrift dokumentiert wird, dass jedem der Kontrahenten die eine Strassenhälfte gehört. Eine solche billige Fassung empfiehlt sich schon im Interesse des Fremdenverkehrs der Reisezeit.

Sechster Titel

Vorschriften für Bahnen

Art. 54 (neu.)

Alinea 1 entspricht nach vorausgegangener Verständigung den von eisenbahntechnischer Seite aufgestellten Grundsätzen. Alinea 2 stimmt überein mit den Vorschriften der neuesten kantonalen Verkehrsverordnungen in Anlehnung an die Vorschläge des Schweiz. Städteverbandes, wonach die Trambahnführer sich den Weisungen der Verkehrspolizisten zu fügen haben, um nicht in den Städten, besonders auf belebten Plätzen und an Strassenkreuzungen jedwede Verkehrsregelung illusorisch zu machen und dadurch Verkehrsunfälle zu provozieren. Es soll aber auch Führern von Ueberlandbahnen gelten, soweit auf öffentlichen Strassen jetzt oder in Zukunft ein Erfordernis zu einer speziellen Regelung durch die Organe der Verkehrspolizei eintritt.

Siebenter Titel

Vorschriften für Fußgänger

Art. 55 (früher Art. 30 — Verhältnis zum Fussgänger).

Wenn für den Gesetzesentwurf 1926 die „Reglementierung“ des Fussgängers noch als inopportun und gesetzesgefährdend abgelehnt wurde, so hat jedenfalls die Zeit inzwischen für den Gedanken eines allgemeinen Verkehrsgesetzes gewaltig gearbeitet, indem nun auch diese Kreise bei objektiver Stellungnahme die Zweckwidrigkeit eines überlebten Anspruches auf ein unbeschränktes Verkehrsrecht einzusehen beginnen und ihr Einverständnis mit einer vernünftigen Regelung des Fussgängerverkehrs erklären (besonders eindrucksvoll bei der Expertenberatung der Basler Verkehrsverordnung, welche ganz erheblich über unsere Fassung der Fussgängerpflichten hinausgeht). Wegleitend waren für unsere Fassung einerseits die Grundsätze des Schweiz. Städteverbandes, die im grossen und ganzen dem Fussgänger gleiche Pflichten auferlegen, wie die Verkehrsregelung unserer Nachbarstaaten, und andererseits die Anregung im „Fragebogen“ für eine Erweiterung des zweifellos früher zu knapp ausgefallenen Artikels 30 (Entwurf 1926).

Unbedingt ablehnen zu müssen glaubten wir dagegen die italienische Neuerung, die dem Fussgänger das Linksgehen vorschreibt. Im allgemeinen sind wir der Ueberzeugung, dass sich aus den Kreisen der Fussgänger gegen die vorgeschlagenen Bestimmungen kaum ein ernstlicher Widerstand erheben dürfte.

Achter Titel

Strafbestimmungen

Art. 56 — 64 (früher Art. 54—62).

Dieser Teil des Gesetzes ist im allgemeinen in der Fassung des Entwurfes 1926 beibehalten worden. Wo Änderungen eintraten, erfolgten sie meist nur im Sinne geringfügiger redaktioneller Korrekturen oder im Sinne einer Milderung gewisser Strafansätze, wo dieselben im ersten Entwurf

als übersetzt betrachtet wurden und demselben zweifellos seinerzeit äussert zahlreiche Gegner geschaffen haben. Auf einige Abänderungen ist ausserdem bereits vorher bei einigen Artikeln hingewiesen worden, wo dieselben Strafbestimmungen berührten.

Strafbar soll nur die vorsätzliche und grobfahrlässige Handlung sein. Bei letzterer tritt die Strafverfolgung nur auf Antrag des Verletzten ein. Der bedingte Straferlass ist bei Gefängnisstrafen anwendbar zu erklären.

Neu haben wir den Tatbestand des widerrechtlichen Gebrauches, der Beschädigung von Strassenmarkierungen und der Verkehrsgefährdung aufgenommen.

Das „Unkenntlichmachen“ eines Kontrollschildes soll nur strafbar sein, wenn es wissentlich erfolgt ist.

Sache der V. V. wird es sein, diejenigen Umstände zu umschreiben, wo Milderungen oder Ausnahmen zu berücksichtigen sind. Ein derartiger Fall, wo von einer Strafanzeige oder von der Verurteilung zu einer Busse abzusehen ist, soll z. B. eintreten, wenn sich nachweislich erst während der Fahrt Mängel einstellten, die eine Widerhandlung gegen die aufgestellten Vorschriften nach sich zogen, die aber nicht eine so erhebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit bewirkten, dass dem Führer eines Fahrzeuges deswegen die dauernde oder vorübergehende Unterbrechung der angefangenen Fahrt zugemutet werden musste.

Neunter Titel

Anwendungs- und Einführungsbestimmungen

Art. 65. Ausführungen (früher Art. 63).

Gemäss den verschiedenen Neuerungen im vorgeschlagenen Text hat auch dieser Artikel eine damit übereinstimmende Erweiterung erfahren. Soll das Gesetz vollkommen und übersichtlich sein, so wird es sich nicht vermeiden lassen, auch früher erlassene und weiterhin gültig bleibende Bundesverordnungen herüberzunehmen und als Bestandteile desselben zu erklären. Einerseits aus diesem Grunde wird beim jetzigen Anlasse nicht alles durch die V. V. neu zu ordnen sein, andererseits werden auch andere Gründe vorliegen, die eine sukzessive Durchführung des kompletten Gesetzesumfanges bedingen. Somit werden Vollziehungsverordnungen verschiedenster Art in Betracht fallen, was die Veranlassung war, diesem Umstande durch eine Textänderung zum Eingang von Ziffer 2 Rechnung zu tragen.

Die verschiedenen im „Fragebogen“ hier berührten Punkte haben im vorhergehenden fast ausnahmslos ihre Beantwortung gefunden. Es verbleibt lediglich noch zu der Motion Bratschi Stellung zu nehmen. Vorausgeschickt sei, dass dieselbe zweifellos zu denjenigen Postulaten gehört, die besser durch eine gesonderte Verordnung ihre Erledigung finden, wenn überhaupt jemals die Berechtigung oder Notwendigkeit hiezu anerkannt werden sollte. Ein Teil ihrer Forderungen wird sowieso im Zusammenhang mit dem Gesetz automatisch ihre Erledigung finden. Die Statistik erweist, dass die Zahl der gewerblichen Unternehmer auf Rechnung Dritter einen verschwindend kleinen Prozentsatz gegenüber allen übrigen Fahrzeuginhabern bildet. Ob sich aber bei einer allfälligen beabsichtigten Erweiterung einengender Vorschriften in Nachahmung der Transportverpflichtungen anderer Institutionen mit öffentlichem Charakter diese Fahrzeugbesitzer und Betriebsinhaber, ebenso wie ihr Personal, eine solche gefallen lassen würden, möchten wir bereits an dieser Stelle stark in Zweifel setzen. Viel eher befürchten wir, dass durch eine direkte Verquickung eines solchen Verlangens mit dem angestrebten Verkehrsgesetz für dasselbe eine ganz ernsthafte und jedenfalls nicht zu unterschätzende Gefährdung entstehen müsste.

Art. 66. Fachkommission (neu).

Wiederholt haben sich schon bei der früheren Gesetzesdiskussion die Verkehrsinteressenten für die Schaffung einer ständigen, mitberatenden Fachkommission bei der Durchführung des Gesetzes und der Erörterung der damit zusammenhängenden Fragen eingesetzt. Sie wiederholen dieses Verlangen auch heute, nachdem die gesamte Verkehrsentwicklung deutlich zeigt, wie sehr dieselbe in kurzen Zeitintervallen grossen Veränderungen unterworfen ist. Aus diesem Umstande entspringt die zwingende Notwendigkeit, eine grosse Anzahl von Vorschriften in die V. V. zu verweisen, statt sie in eine wenig flexible Gesetzesformulierung aufzunehmen. Gleich wie heute das Bestreben besteht, die Gesetzesgestaltung mit den direkt beteiligten Kreisen zu erörtern, wird dies noch in vermehrtem Masse bei den Ausführungsbestimmungen und späteren unausbleiblichen Modifikationserfordernissen der Fall sein. Die Schaffung einer ständigen, mitberatenden Fachkommission wird somit im besonderen Interesse einer wirklich gangbaren und anpassungsfähigen eidgenössischen Regelung geschehen und die sachlich wohl begründete Mitarbeit sämtlicher Mitinteressierten gewährleisten. Sie kann umso mehr verlangt werden, als die eidgenössische Gesetzgebung auch in anderen wiederholten Fällen solche Kommissionen geschaffen hat, besonders dort, wo Veranlassung zu einer ständigen Heranziehung von Fachkreisen vorliegt.

Art. 67. Kantonale Amtsstellen (früher Art. 64 — Kantonale Vorschriften und Amtsstellen).

Ziffer 1 der Gesetzesfassung 1926 kann als gänzlich überflüssig erachtet werden, nachdem das Verordnungsrecht der Kantone für aussergewöhnliche Verhältnisse bereits in Art. 2 und 27 festgesetzt worden ist, gleich wie in wiederholten Fällen ihre Kompetenz und ihre Funktionen bei der Durchführung des Gesetzes. Wir befürchten vielmehr, dass in einer derartigen Bestimmung neuerdings ein Ansporn zu einer Menge von Sondererlassen besteht, welche der angestrebten Vereinheitlichung und Beseitigung des heutigen Chaos in den Verkehrsbestimmungen entgegenlaufen.

Art. 68. Gebühren und Steuern (früher Art. 65).

Die Wiederholung des ausdrücklichen Verbotes der kantonalen Durchgangsgebühren an dieser Stelle ist angezeigt. Dabei sei schon heute die Aufmerksamkeit auf die Tatsache gelenkt, dass verschiedene Kantone ganz offensichtlich durch einengende, selbst von Bundesbeschlüssen abweichende Bestimmungen und ein dadurch provoziertes, verschärftes Bussensystem versucht haben, die ihnen unbequeme Aufhebung der ertragreichen Durchgangsgebühren auf anderem Wege wiederum zu schaffen. Wenn daher der Bundesverfassung in allen Teilen Nachachtung verschafft werden soll, so wird ein Verkehrsgesetz auch hierauf Bedacht zu nehmen haben, damit derartige Umgehungsversuche ein für alle Male ausgeschlossen werden.

Unter diesen und anderen Umständen dürfte vielleicht die genauere Präzisierung des Begriffes „Verkehrsgebühr“, wie sie der „Fragebogen“ in Diskussion bringt, angezeigt sein. Zudem gelten unsere Bemerkungen zu Art. 8, insoweit kantonale Motorfahrzeugbesteuerungen darunter fallen.

Art. 69. Bundesbeiträge für Strassenbau (früher Art. 66 — Bundesbeiträge an Automobilstrassen).

Bei der derzeitigen Ausdehnung des Strassenverkehrs und seiner Wichtigkeit für unser nationales Wirtschaftsleben muss für eine Verteilung von Bundessubventionen eine angemessene, verallgemeinerte Berücksichtigung der von ihm benützten Strassen verlangt werden. Er führt zudem (soweit

dies die Motorfahrzeuge betrifft), dem Bund so reichliche Einkünfte zu, dass es keine Schwierigkeit bieten sollte, ein darauf bedachtes Verteilungssystem zu schaffen. Die Entwicklung hat ausserdem noch andere Erfordernisse gezeigt, die nicht allein den gesicherten Fahrverkehr betreffen. Wenn sich bei der zunehmenden Verkehrsdichte der Verkehr für alle Teilnehmer reibungslos abwickeln soll, so wird zu einer der nächstliegenden Aufgaben die Anlage von Radfahrwegen und Fussgängerstreifen längs den Hauptverkehrsstrassen zählen, nach dem beginnenden, anerkennenswerten Vorgehen einiger Kantone und dem Beispiel des Auslandes. Es ist dies eine Forderung, an der in gleichem Masse Radfahrer, Fussgänger und Motorfahrzeuglenker interessiert sind.

In logischer Folge zu den Ausführungen bei Art. 65 bildet zweifellos auch der „Bundesbeschluss betreffend die Ausrichtung von Bundesbeiträgen an die Kantone für die Automobilstrassen“ vom 21. September 1928 einen Bestandteil der V. V. zu diesem Gesetz, vorab dem Art. 69. Wenn auch die derzeitige Regelung der Subvention des Autostrassenbaues der Kantone aus Bundesmitteln nicht allseitig befriedigt und einer neuen Behandlung rufen wird, so dürfte dennoch ein neuer Verfassungsartikel, wie ihn der „Fragebogen“ anregt, zu umgehen sein, weil er mit der gesamten Verkehrsfrage dieses Gesetzes in engstem Zusammenhang steht und der Art. 69 samt seiner zugehörigen V. V. beste Gelegenheit zu einer zweckdienlichen Lösung bietet. Diese Auffassung gab uns Veranlassung zu einer kürzeren, allgemeineren Fassung des früheren Artikels, um auf diese Weise die anzustrebenden Möglichkeiten zu schaffen.

Schlußbemerkungen

Der Vollständigkeit halber und ohne mit bestimmten Anträgen hervortreten, stellen wir es der weiteren Behandlung der neuen Gesetzesvorlage anheim, wie weit sie auf Fragenkomplexe eintreten will, die mit der gesamten modernen Strassenverkehrsentwicklung in unmittelbarem Zusammenhang stehen.

Es betrifft dies in erster Linie die Anpassung des Gerichtsverfahrens, sei es durch Schaffung besonderer Verkehrsgerichte oder wenigstens von Fachrichtern und Spezialreferenten bei den verschiedenen bestehenden Gerichtsinstanzen. Damit in direkter Beziehung steht die Einführung von Instruktionkursen für Richter, Untersuchungs- und Verwaltungsbeamte, sowie für Experten, wie sie unter Hinweis auf die neuere Praxis in Deutschland und Italien auch das Ausland kennt.

Eine weitere Frage betrifft die Erweiterung eines der bestehenden Bundesdepartemente zu einem eidgen. Verkehrsamt als Zentralstelle für das gesamte schweizerische Verkehrswesen, dessen Aufgabe sowohl auf gesetzgeberischem als wirtschaftlichem Gebiet liegen würde, wozu auch die Förderung des Ausbaues eines Verkehrsnetzes im Sinne einer befruchtenden Zusammenarbeit von Schiene, Strasse und Aeronautik zu zählen wäre.

Schliesslich sei die Aufmerksamkeit noch auf das Gebiet der Verkehrs-erziehung gelenkt, und die Notwendigkeit der Aufnahme des Verkehrsunterrichtes in den Lehrplan der Schulen mit Angliederung von praktischen Vorführungen und Uebungen im öffentlichen Verkehr.

