

Dossier 2' 11/2

Kommentar zu diesem Dokument
www.velonummern.ch/geschichte

Zürich, den 9. Januar 1930.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich

an

das eidg. Justiz- und Polizeidepartement,

in B e r n .

Wir nehmen Bezug auf Ihr Kreisschreiben an die Kantonsregierungen vom 21. September 1929 betreffend den Entwurf für ein neues schweizerisches Gesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr und beehren uns, es folgendermaßen zu beantworten:

Im allgemeinen würden wir aus praktischen Gründen vorschlagen, anstatt des in Aussicht genommenen Titels „Bundesgesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr“, die Überschrift „Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr“, oder „Bundesgesetz über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern“ zu wählen. Der Begriff des Wortes Automobil ist heute so, daß darunter Motorwagen verstanden werden, nicht aber Motorräder und Fahrräder mit Hilfsmotoren. Es wäre daher im allgemeinen nicht wohl verständlich, wenn auch letztere in den Sammelbegriff Automobile einbezogen würden, es dürfte dies in der Praxis auch zu unliebsamen Mißverständnissen Anlaß geben.

Im einzelnen haben wir folgende Abänderungsvorschläge und Bemerkungen anzubringen:

Artikel 1.

Alinea 1. Im Hinblick auf vorstehende Ausführungen halten wir die Fassung „Das vorliegende Gesetz stellt Bestimmungen auf über die Benützung von Motorfahrzeugen und Fahrrädern“ als zweckmäßig. Wo das Wort Automobil im Gesetz enthalten ist, soll dieses ersetzt werden durch das Wort Motorfahrzeug.

Alinea 2. Unseres Erachtens ist die Fassung ungenügend, indem daraus abgeleitet werden könnte, daß ein belasteter Motorlastwagen unter die Kategorie Motorlastwagen fällt, während er unbelastet in Bezug auf die Geschwindigkeit unter Personenwagen fallen könnte. Wir würden folgende Fassung vorschlagen: „Als Motorlastwagen gelten Motorwagen, sowie Traktoren und Anhängewagen, deren Leergewicht und zulässige Tragkraft zusammen 3000 kg erreichen können, sowie Autoomnibusse und Autogesellschaftswagen.“

Alinea 3. Bezüglich der Fahrräder mit Hilfsmotor bemerken wir, daß diese stark im Abnehmen begriffen sind und ihnen daher keine praktische Bedeutung mehr zukommt.

Artikel 2.

Alinea 2. Die vorausgehende Anhörung der Bundesinstanz bei Erlaß der Straßenverbote durch die Kantonalbehörden erscheint uns nicht tunlich und auch in praktischer Hinsicht nicht von Belang zu sein.

Artikel 3.

Die provisorischen Fahrbewilligungen (Lernfahrbewilligungen) sollen in der Verordnung Erwähnung finden.

Artikel 4.

Alinea 1. Diese Bestimmung bedarf einer Änderung in dem Sinne, daß die Verkehrsbewilligung durch den Kanton ausgestellt wird, in dem das Fahrzeug seinen Standort hat, und die Führerbewilligung durch den Wohnsitzkanton des Bewerbers.

Artikel 5.

Eine Bestimmung, wonach mehrere Kantone gemeinsame Experten bestellen können, erachten wir für überflüssig, weil selbstverständlich. Die Art des Versicherungsnachweises soll in der Verordnung erwähnt werden.

Alinea 1. Bezüglich der Ausstellung des Verkehrsausweises auf den Halter des Motorfahrzeuges ist in Betracht zu ziehen, daß ein Motorfahrzeug auch jemandem zur Verfügung gestellt sein kann, zum Beispiel von Firmen an ihre Vertreter. In solchen Fällen kann es gegebenenfalls dem Eigentümer des Fahrzeuges, der seinen Wohnsitz zum Beispiel in Genf haben kann, nicht gleichgültig sein, wenn der Verkehrsausweis auf den Halter, beziehungsweise nur auf diesen, also in diesem Falle auf den Vertreter, der seinen Wohnsitz beispielsweise im Kanton Zürich hat, ausgestellt wird.

Artikel 7.

Alinea 1. Wir halten dafür, daß nicht über den allgemeinen Grundsatz für die Prüfungsvoraussetzungen hinausgegangen werden soll; der Stoff dürfte sich für die Verordnung eignen.

Alinea 2. Hier sollte unseres Erachtens festgelegt werden, daß sich ein Bewerber, der die Führerprüfung nicht bestanden hat, vor Ablauf von vier Wochen nicht wieder zur Prüfung melden kann (vergleiche Artikel 13 des Konkordates). Wir würden ferner vorschlagen, eine neue Führerprüfung zu verlangen, wenn die Führerbewilligung während zwei, anstatt drei Jahren nicht mehr erneuert worden ist.

Alinea 3. Den Schlußsatz halten wir für zweckmäßig, indem darunter zum Beispiel moralisch ungenügende Qualifikation zufolge erlittener Vorstrafen fallen kann, ein Punkt, der uns wichtig erscheint.

Artikel 9.

Es soll den Kantonen anheimgestellt bleiben, periodische Kontrollen der Fahrzeuge vorzunehmen.

Artikel 10.

Alinea 2. Das Recht zum Entzug des Führerausweises soll den Straf-, wie den Administrativbehörden zustehen.

Artikel 11.

Bestimmungen über Lernfahrbewilligungen, sowie Vorschriften für Fahrlehrer sollen in der Verordnung untergebracht werden.

Artikel 12.

Alinea 1. Wir halten es nicht für angebracht, daß gegen die Verweigerung oder den Entzug eines Ausweises mit einer Beschwerde soll an den Bundesrat gelangt werden können, da dies zu weit führen würde. Im Kanton Zürich wird die Erteilung einer Führerbewilligung jährlich wegen nicht bestandener Führerprüfung in über tausend Fällen für kürzere oder längere Zeit verweigert, abgesehen von den Fällen, wo die Verweigerung zufolge körperlicher oder geistiger Nichteignung erfolgt. Außerdem werden im Kanton Zürich jährlich zirka 200 Führerbewilligungsentzüge nach Unfällen u.s.w. ausgesprochen, gegen welche fast ausnahmslos Rekurs erhoben wird. In diesen Fällen, wobei es sich gegebenenfalls um Bagatellsachen handeln kann, soll den Betreffenden nicht Gelegenheit geboten werden, den Bundesrat damit zu bemühen. Wir würden daher folgende Fassung vorschlagen:

„Über Einsprachen gegen die Verweigerung oder den Entzug eines Ausweises entscheiden die kantonalen Instanzen. Gegen die Ablehnung des Antrages eines Kantons auf Entzug eines Ausweises kann innert dreißig Tagen von der Eröffnung des Entscheides an beim Bundesrat schriftlich Beschwerde erhoben werden.“

Alinea 2. Diese Bestimmung fällt bei vorstehender Fassung von Alinea 1 dahin.

Alinea 3. Soll unverändert beibehalten werden.

Artikel 15.

Alinea 1. Unseres Erachtens bedarf diese Bestimmung einer Ergänzung und schlagen wir daher folgende Fassung vor: „Motorfahrzeuge dürfen nur in betriebsfähigem Zustand verkehren. Für letztern sind je nach den Verhältnissen der Halter oder der Führer oder beide verantwortlich.“

Alinea 2. Wir würden vorschlagen, diese Vorschrift wie folgt abzuändern: „Die Sicherheit des Verkehrs darf nicht durch Übermüdung des Motorfahrzeugführers oder ein Arbeitsprogramm, dessen Einhaltung Gesetzesübertretungen bedingt, gefährdet werden.“

Artikel 16.

Jedes Motorfahrzeug muß vom Beginn der Dämmerung an Lichter führen.

Artikel 17.

Anstatt der Bezeichnung Schallvorrichtung würden wir das Wort Warnvorrichtung vorschlagen. Bestimmungen über die Beschaffenheit derselben (Hupe mit tiefem, beziehungsweise hohem Ton), sowie, wann sie betätigt werden soll (so oft, als es zur Sicherheit des Verkehrs als nötig erscheint), sollen in die Verordnung aufgenommen werden.

Artikel 18.

Alinea 2. Für das Gesetz soll es bei Alinea 1 bleiben. Weiteres kann in die Verordnung verwiesen werden, wobei das Fahren mit offenem Auspuff durch konstruktive Vorschriften verunmöglicht werden soll, also Verbot der sogenannten Auspuffklappe.

Artikel 19.

Wir würden vorschlagen, hier noch beizufügen: „Sofern ein solches Verbot in einzelnen Kantonen bereits erlassen worden ist, besteht dieses zu Recht.“ Die Zwischenstufe zwischen Voll-

gummi- und Pneubereifung ist heute in ihrer technischen Bedeutung noch nicht völlig abgeklärt. Diese Zwischenstufe (Hohlkammer-, Halbelastikreifen u.s.w.) soll daher den Vollgummireifen gleichgestellt werden.

Artikel 20.

Wir würden folgende Änderung vorschlagen: „Das Gesamtgewicht eines beladenen Motorlastwagens der vorne mit einfacher und hinten mit Doppel-Pneubereifung versehen ist, darf zwölf Tonnen nicht übersteigen. Die Belastung einer Achse darf bis vier Fünftel der Gesamtlast ausmachen, jedoch nicht mehr als acht Tonnen betragen.“

Für Lastwagen, die bis zu dem noch festzusetzenden Zeitpunkt, von dem an Pneubereifung allgemein vorgeschrieben wird, noch mit Vollgummireifen versehen sind, soll bis dahin das Gesamtgewicht höchstens neun Tonnen betragen dürfen. Die Vorschrift betreffend temporäre Herabsetzung des Maximalgewichtes bei aufgeweichten oder ungenügenden Straßen soll in die Verordnung aufgenommen und in das Ermessen der Kantone gestellt werden.

Artikel 21.

Alinea 1. Diese Bestimmung ist mit der praktischen Erfahrung vereinbar und soll unverändert beibehalten werden.

Alinea 2. Die Vorschrift des Geschwindigkeitsanzeigers soll auf alle Motorfahrzeuge, welche eine Geschwindigkeit von mehr als 15 Stundenkilometer erreichen können, ausgedehnt werden; er ist zum Beispiel für Motorräder mindestens so notwendig wie für Motorwagen. Wir schlagen vor, die Fassung wie folgt zu ändern: „Jedes Motorfahrzeug, dessen Konstruktion eine Geschwindigkeit von über 15 Kilometer in der Stunde zuläßt, muß mit einem Geschwindigkeitsanzeiger versehen sein.“

Artikel 22—24.

Unser Antrag geht dahin, daß diese Bestimmungen unverändert beibehalten werden. Wir halten dafür, daß für hiesige Verhältnisse bei freier Fahrbahn eine Höchstgeschwindigkeit festgesetzt werden soll. Doch sollen in Artikel 23 als Höchstmaß der Geschwindigkeit für Motorlastwagen 25 km angesetzt werden, damit das Gesetz auch in den Städten gehalten werden kann. Besonders Wert legen wir darauf, daß Artikel 21, Alinea 1, und Artikel 24, Alinea 1, unverändert beibehalten werden. Artikel 24 möchten wir ferner ergänzend beifügen:

„bei starkem Verkehr, beim Einfahren in Häuser, Garagen und Höfe, sowie beim Ausfahren aus solchen;

beim Passieren von Hindernissen jeder Art, besonders an kleinen, oder spielenden Kindern vorbei, sowie bei scheuem oder störrischem Verhalten von Tieren.“

Artikel 25.

Wir glauben, Alinea 3 könnte weggelassen werden; das Vortrittsrecht gewisser Kategorien von Straßenbenützern ergibt sich im Verkehr von selbst. Eine Vorschrift betreffend den Vortritt des auf der Hauptstraße Fahrenden ist eine dringende Notwendigkeit. Eine Gefahr zufolge der Geschwindigkeit des auf der Hauptstraße fahrenden Führers besteht besonders dann nicht, wenn diesem eine bei freier Fahrbahn zulässige Höchstgeschwindigkeit vorgeschrieben wird (vergleiche Artikel 22).

Alinea 5 soll unverändert beibehalten werden; es entspricht der heutigen Praxis und es ist schon wiederholt von den Gerichten auf die Fassung dieser Verkehrsvorschriften abgestellt worden. Bei Kreuzung von Straßen, die verkehrstechnisch im glei-

chen Rang stehen (Haupt- oder Nebenstraßen) ist dem von rechts kommenden Fahrzeug der Vortritt zu lassen. Bei Kreuzungen von Haupt- und Nebenstraßen hat der auf der Hauptstraße Fahrende den Vortritt. Diese Vorschrift entspricht dem heutigen, normalen Verlauf des Verkehrs. Die Stadt Zürich revidiert ihre bezügliche Vorschrift, die dem von rechts kommenden unter allen Umständen den Vortritt ließ, in vorstehend erwähntem Sinne, wobei zunächst sämtliche Tramstraßen als Hauptstraßen gelten und weitere Hauptverkehrsstraßen bei Einmündungen von Nebenstraßen entsprechend bezeichnet werden.

Artikel 26.

Die gegenwärtige Fassung erscheint als genügend; allfällige spätere Erweiterungen könnten in der Verordnung untergebracht werden.

Artikel 27.

Die Bestimmungen von Alinea 1 und 2 sollen unverändert beibehalten werden; sie genügen den heutigen Verhältnissen. Dagegen halten wir dafür, daß in Alinea 3 lediglich vorgeschrieben werden soll: „Die kantonale Behörde kann für Probefahrten geöffnete Straßen bezeichnen und die Bedingungen für deren Benützung festsetzen.“

Artikel 28.

Alinea 1. Wir finden die Fassung als unzumutbar und ungenügend. Wenn nur derjenige Führer anhalten müßte, der den Unfall verursacht hat, würde keiner anhalten. Es soll nicht auf die Verursachung abgestellt werden, sondern darauf, daß sich ein Unfall ereignet. Unseres Erachtens hat ein Motorfahrzeugführer auch dann anzuhalten und seine Hilfe anzubieten, wenn sich ein Unfall ereignet, bei dem sein Fahrzeug nicht beteiligt ist und ihn ein Verschulden nicht trifft (Sturz aus Häusern, von Dächern, ins Wasser u.s.w.). Wir würden an Stelle von Artikel 28, Alinea 1, Artikel 45 des Konkordates vorschlagen, der sich in der Praxis bewährt hat und wie folgt lautet: „Wenn sich beim Vorbeifahren eines Motorfahrzeuges ein Unfall ereignet, so ist der Führer des Fahrzeuges verpflichtet, sofort anzuhalten.“

Artikel 29.

Wir beantragen, diese Bestimmung zu ersetzen durch folgenden Text: „Motorfahrzeuge, Fuhrwerke jeder Art, Radfahrer, Reiter und Fußgänger haben sich beim Begegnen und Vorfahren gegenseitig und rechtzeitig genügend Raum zu geben. Das Vorbei- und Vorfahren darf nicht gehemmt, verunmöglicht oder erzwungen werden. Bespannte Fuhrwerke sind nachts mit Licht zu versehen.“

Artikel 30.

Wir würden vorschlagen, folgende Fassung zu wählen: „Wege, die dem Fußgänger vorbehalten sind, dürfen mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern nicht befahren werden.“ Alinea 2 sollte beigefügt werden: „Der Fußgänger hat die Fahrbahn soweit als möglich für Fahrzeuge freizulassen, die Trottoirs zu benützen und bei Überquerung der Straße unter Aufwendung entsprechender Vorsicht den kürzesten Weg zu nehmen.“

Artikel 31—34.

Aus der Fassung dieser Artikel ergibt sich, daß eine Haftpflicht in bestimmten Fällen nicht besteht, zum Beispiel, wenn

der Schaden durch höhere Gewalt herbeigeführt wird (Defekt am Fahrzeug, für den der Halter nicht verantwortlich gemacht werden kann; Versagen des Führers zufolge nicht voraussehbarer körperlicher oder geistiger Störung), ferner bei Verschulden eines Dritten (zum Beispiel, wenn eine Person oder ein Tier sich in die Fahrbahn begibt und der Führer, um das Hindernis nicht zu überfahren ausweicht, dadurch aber Personen- oder Sachschaden verursacht; unbefugtes Inbewegungsetzen eines auf abfallender Straße aufgestellten Wagens; Inverkehrsetzung eines Fahrzeuges ohne Ermächtigung des Halters durch unberechtigte Person, Führer ohne Bewilligung, Strolchenfahrer u.s.w.).

Aus Vorstehendem ergibt sich, daß Geschädigte unter solchen Umständen schwer benachteiligt werden können, zum Beispiel, wenn der den Unfall verursachende Dritte nicht versichert oder insolvent ist. Solche Härten sollten durch das Gesetz unter allen Umständen vermieden werden. Das zürcherische Gesetz geht diesbezüglich weiter, indem es vorschreibt, es müsse eine Haftpflichtversicherung bestehen zur Deckung des Schadens, der durch den Gebrauch des Fahrzeuges Dritten zugefügt wird, unbekümmert, wer das Fahrzeug lenkt.

Wir würden daher für Artikel 31 folgende Fassung empfehlen: „Wenn durch den Gebrauch eines Motorfahrzeuges oder bei Hilfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Motorfahrzeugbetriebs verbunden ist, ein Mensch getötet oder körperlich verletzt, eine Sache zerstört oder beschädigt wird, so haftet die Versicherungsgesellschaft. Soweit ein Verschulden des Halters oder einer Drittperson vorliegt, kann die Versicherungsgesellschaft Regreß nehmen.“

Artikel 32 empfehlen wir wie folgt abzuändern:

Alinea 1. Die Versicherungsgesellschaft wird von der Ersatzpflicht befreit, wenn der Unfall durch grobes Selbstverschulden des Geschädigten herbeigeführt worden ist.

Alinea 2. Trifft den Geschädigten ein leichtes Verschulden, so kann der Richter die Ersatzpflicht der Versicherungsgesellschaft ermäßigen.

Artikel 33.

Diese Bestimmung ist bei vorstehend erwähnter Fassung von Artikel 31 überflüssig.

Artikel 34.

Vorstehende Ausführungen erfordern Änderung wie folgt: „Als Dritte im Sinne von Artikel 31 gelten nicht die Personen, deren sich der Halter zum Betrieb des Motorfahrzeuges bedient.“

Artikel 41.

Alinea 1. Wir empfehlen Änderung dieser Bestimmung und schlagen folgende Fassung vor: „Der Verkehrsausweis wird erst ausgestellt, wenn der Nachweis vorliegt, daß eine Haftpflichtversicherung zur Deckung des Schadens, der durch den Gebrauch des Fahrzeuges Dritten zugefügt wird, abgeschlossen ist.“

Durch den Halter oder Personen, für die er verantwortlich ist, absichtlich verursachte Motorfahrzeugunfälle spielen keine Rolle; eher kommt die Herbeiführung solcher von dritter Seite in Frage. Das zürcherische Gesetz kennt keinen Selbstbehalt, zum Beispiel im Sinne von Artikel 11 des Konkordates.

Alinea 2 und 3. Diese Bestimmungen sollen unverändert beibehalten werden.

Alinea 4. Wir halten dafür, daß Selbstversicherung für Motorfahrzeuge der Kantone und Gemeinden nicht zuzulassen ist.

Artikel 44.

Alinea 2. Diese Bestimmung soll unseres Erachtens weggelassen werden.

Artikel 48.

Alinea 1. Das Fahrrad-Kontrollschild soll beibehalten werden; auch die Automobilisten stehen dafür ein; anlässlich der Volksabstimmung vom 15. Mai 1927 war ihnen dieses Argument lediglich Mittel zum Zweck. Im übrigen dürfte auch in Radfahrerkreisen die Stimmung gegen das Kontrollschild nicht derart sein, wie von gewisser Seite glaubhaft gemacht werden will. Im Kanton Zürich sind zum Beispiel von rund 115,000 Radfahrern zirka $\frac{4}{5}$ der kantonalen Haftpflichtversicherung beigetreten, sind also nicht Mitglieder eines Verbandes. Aus der Zuteilung von sogenannten Banderolen für Fahrräder, anstatt der Kontrollschilder, könnte sich eine Verminderung der Arbeit für den Staat aus praktischen und polizeilichen Gründen nicht ergeben. Auch diese Kennzeichen müßten jährlich erneuert werden und hätten zudem den großen Nachteil, daß im Verkehr nicht mehr ohne weiteres ersichtlich wäre, ob ein Fahrrad verkehrsberechtigt sei oder nicht. Es ergibt sich daraus, daß eine zuverlässige Kontrolle über das Bestehen der gesetzlichen Haftpflichtversicherung nicht mehr möglich wäre. Dabei handelt es sich aber um ein Moment, dessen Erfüllung im Interesse der Allgemeinheit liegt und daher in erster Linie berücksichtigt werden muß, indem das Kontrollschild beibehalten wird. Dieses stellt die einzige Möglichkeit zur unmittelbaren Feststellung der Verkehrsberechtigung und Versicherung des Fahrrades dar und kann auch bei der Ermittlung von Flüchtigen nach Unfällen wertvoll sein. Das Kontrollschild und die Versicherung sollen auf das Fahrrad ausgestellt werden, nicht auf den Führer. Die Ausweiskarte kann unseres Erachtens fallen gelassen werden. Wir beantragen folgende Fassung:

„Die Benützung eines Fahrrades ist nur nach Anbringung eines Kontrollschildes gestattet. Das Kontrollschild wird vom Wohnsitzkanton abgegeben, nachdem der Nachweis geleistet ist, daß eine Haftpflichtversicherung zur Deckung des Schadens, der durch den Gebrauch des Fahrzeuges Dritten zugefügt wird, abgeschlossen ist. Das Kontrollschild ist für das Gebiet der Eidgenossenschaft gültig. Es muß für mindestens ein Jahr ausgestellt sein.“

Alinea 2. Diese Bestimmung soll unverändert beibehalten werden.

Damit das Gesetz für die Radfahrer annehmbarer wird, soll ein weiteres Alinea angefügt werden:

„Die Kantone dürfen die Gebühren für die Fahrräder nicht höher ansetzen, als daß ihre Selbstkosten gedeckt werden.“

Artikel 49.

Wir halten dafür, daß auch für ausländische Fahrräder, die in der Schweiz verkehren wollen, Kontrollschild und Haftpflichtversicherung vorgeschrieben werden sollen. Wenn dieser Bestimmung im Herkunftsstaat nicht Genüge geleistet werden kann, soll der Radfahrer beim Eintritt in die Schweiz sowohl Kontrollschild, als Haftpflichtversicherung einlösen müssen. Es kann nicht angehen, daß ausländische Radfahrer in der Schweiz

herumfahren, ohne in genannter Hinsicht den gesetzlichen Anforderungen zu genügen; das Risiko von Unfällen und die Konsequenzen aus solchen sind für den Ausländer gleich wie für den Einheimischen.

Artikel 50.

Alinea 1. Die Fassung dieser Bestimmung erscheint zweckmäßig.

Alinea 2. Wir würden folgende Änderung vorschlagen: „Vom Eintritt der Dämmerung an muß jedes Fahrrad beim Gebrauch vorne mit Licht versehen sein. Auf der Rückseite genügt ein wirksames rotes Leuchtzeichen.“

Artikel 51.

Das Wort „sofort“ kann nicht wörtlich ausgelegt werden; darnach richtet sich in der Regel auch die Praxis; denn ein sofortiges Anhalten im Sinne des Wortes ist ausgeschlossen; dies erfordert Zeit und Distanz, auch wenn diese nur kurz sind. Wir schlagen folgende Fassung vor: „Die Fahrgeschwindigkeit des Fahrrades ist so einzurichten, daß der Führer in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten.“ Diese Formulierung entspricht in Bezug auf die Beherrschung des Fahrzeuges den Vorschriften, welche in Artikel 21 und 24 für die Führer von Motorfahrzeugen aufgestellt sind.

Artikel 52.

Im Hinblick auf vorstehende Fassung von Artikel 48, Alinea 1, ist eine Ergänzung dieser Bestimmung nötig. Wir schlagen vor: „Die Bestimmungen dieses Gesetzes über das Ausweichen und Vorfahren, über die Wettfahrten, über das Verhalten bei Unfall, das Verhältnis zu den Fußgängern finden auf die Radfahrer Anwendung, ebenso in sinngemäßer Weise die Bestimmungen über die Haftpflicht.“

Artikel 53.

Bei vorerwähnter Fassung von Artikel 48, Alinea 1, fällt diese Vorschrift dahin. Wir schlagen vor, sie durch folgende Bestimmungen zu ersetzen:

„Alinea 1. Die durch die Versicherung zu deckende Schadenssumme muß für jedes Fahrrad mindestens zwanzigtausend Franken für Personenschaden und tausend Franken für Sachschaden betragen.“

„Alinea 2. Die Kantone können für Radfahrer, die nicht anderweitig ihre Versicherungspflicht erfüllen, mit Versicherungsgesellschaften kollektive Haftpflichtversicherungsverträge abschließen.“

Wir halten dafür, daß die Radfahrer-Haftpflichtversicherung allgemein als obligatorisch zu erklären ist. Im Hinblick auf das in Artikel 48 festgelegte Gültigkeitsgebiet der Fahrradkontrollschilder kann nicht geduldet werden, daß Radfahrer einzelner Kantone, ohne Haftpflichtversicherung in andern Kantonen, in denen letztere obligatorisch ist, Unfälle verursachen, für die niemand aufkommen kann und Geschädigte somit leer ausgehen. Die Kosten für diese Versicherung sind minim; im Kanton Zürich beträgt die Jahresprämie zurzeit Fr. 1.60, ein Betrag, den jeder Radfahrer aufbringen kann.

Artikel 54—58.

Die meist viel höhern Strafrahen haben sich in der Praxis nicht zum Nachteil der Bestraften ausgewirkt. Die Höhe der

ausgefällten Bußen liegt in der Regel, wenn nicht ausnahmslos, in den untersten Grenzen. In ganz seltenen, krassen Fällen kamen die Strafbehörden zur Ausfällung höherer Bußen; derartige Fälle kommen jedoch nicht einmal jährlich vor.

Artikel 59.

Die Einleitung dieser Gesetzesstelle mag für einzelne Kantone richtig sein, nicht aber für alle. Wir würden daher folgende Fassung vorschlagen: „Die zuständigen Instanzen sind verpflichtet, die Behörde, die den Entzug des Führerausweises verfügen kann, von jeder strafbaren Handlung in Kenntnis zu setzen, die zum Entzug Anlaß geben könnte.“

Artikel 63.

Alinea 2. Unseres Erachtens sind spezielle Garage- oder Probeschilder nicht notwendig, es genügen die üblichen Kontrollschilder. Die zulässige Verwendung der Schilder ergibt sich aus dem Verkehrsausweis.

Registrierende Geschwindigkeitsmesser obligatorisch zu erklären, halten wir nach dem heutigen Stand der Technik nicht als angebracht. Diese Instrumente sind nicht zuverlässig genug, sie sind Störungen unterworfen. Eine große Zahl würde ständig nicht funktionieren, wofür die Halter nicht verantwortlich gemacht werden könnten. Diese Apparate sind auch sehr teuer; ihr Preis stellt sich höher als der Betrag, den mancher Halter für einen Wagen anlegt. Sollten Geschwindigkeitsmesser trotzdem vorgeschrieben werden, müßte dies nicht nur für Motorwagen, sondern auch für Motorräder geschehen.

Wir halten dafür, daß die Verordnung über die Bergpoststraßen inhaltlich in die Automobilgesetzgebung herübergenommen werden soll.

Bezüglich den Vorschriften über Arbeits- und Ruhezeit der gewerbsmäßigen Motorfahrzeugführer würden wir empfehlen, diese in die Verordnung aufzunehmen.

In Bezug auf den Traktorenverkehr verweisen wir auf dessen Regelung im Kanton Zürich gemäß Beilage.

Artikel 64.

Die Fassung dieser Gesetzesstelle erscheint genügend und zweckentsprechend.

Artikel 65.

Nach unserm Dafürhalten soll sich die Subvention der kantonalen Automobilstraßen auf einen neuen Verfassungsartikel stützen.

Alinea 2. Wir halten dafür, daß der Begriff „Verkehrsgebühr“ von Alinea 6 hier besser präzisiert werden soll und schlagen daher folgende Fassung vor: „Den Kantonen bleibt das Recht zur Erhebung von Gebühren gewahrt, kantonale Durchgangsgebühren sind jedoch nicht zulässig. Der Reinertrag der Verkehrsgebühren, beziehungsweise Verkehrssteuern soll von den Kantonen für den Bau und Unterhalt ihrer Verkehrsstraßen verwendet werden.“

Alinea 3. Wir empfehlen folgende, der heutigen Praxis entsprechende Änderung: „Die kantonale Besteuerung ausländischer Motorfahrzeuge ist gestattet, wenn sie mehr als drei Monate zum vorübergehenden Aufenthalt in der Schweiz verbleiben. Erfolgt der Eintritt in die Schweiz zwecks kürzerer oder längerer Niederlassung oder zum bleibenden Aufenthalt, beginnt die Besteuerung mit dem Tage des Grenzübertrittes.“

Alinea 6. Dieser Regelung können wir niemals unsere Zustimmung erteilen; sie wäre für viele Kantone ein Nachteil und direkt eine Ungerechtigkeit und widerspricht auch der bisherigen Praxis des Bundesgerichtes, die sich durchaus bewährt hat. Zur Begründung unseres Standpunktes führen wir nur ein Beispiel an: Am 5. Januar wird im Kanton St. Gallen für einen Motorlastwagen die Verkehrsbewilligung erteilt und eine Verkehrsgebühr, beziehungsweise Verkehrssteuer von Fr. 600 erhoben; am 10. Januar wird der Wagen in den Kanton Zürich verstellt und verkehrt hier gebührenfrei bis Jahresende. Da aber die Verkehrsgebühr eine Entschädigung an den Bau und Unterhalt der Straßen des Standortskantons des Fahrzeuges ist, muß die im verworfenen Gesetz vorgesehene Regelung als höchst ungerecht bezeichnet werden. Auch der Automobilist kann mit derselben nicht einverstanden sein und zwar aus folgenden Gründen: Wenn im vorgenannten Fall der Wagen in den Kanton Zürich verkauft wird, muß die Verkehrsgebühr, beziehungsweise Verkehrssteuer in letztem ebenfalls nicht mehr bezahlt werden, da der Kanton Zürich die im Kanton St. Gallen erteilte Verkehrsbewilligung anerkennen muß. Schafft nun aber der bisherige Halter des Fahrzeuges im Kanton St. Gallen vielleicht schon im gleichen Monat wieder einen Wagen an, muß er für diesen neuerdings die Verkehrsbewilligung einholen und eine Verkehrsgebühr (-Steuer) von gegebenenfalls wieder Fr. 600 bezahlen, das heißt, er hat pro Jahr die Verkehrsgebühr für zwei Wagen zu entrichten, während er in Wirklichkeit nur einen besitzt und benützt und der im Kanton Zürich wohnende Halter seinen Wagen ein Jahr lang gebührenfrei verwenden kann und damit den Kanton, dessen Straßen er befährt, benachteiligt. Solche Beispiele wiederholen sich das ganze Jahr hindurch. Gegen die beabsichtigte Regelung spricht aber auch die Möglichkeit des Mißbrauches, die angesichts der in den einzelnen Kantonen verschiedenen Gebührenansätze ohne weiteres gegeben wäre. Kantone mit niedrigen Verkehrsgebühren, sowie dortigen Motorfahrzeughändlern wäre mit dieser Regelung Gelegenheit geboten, auf Kosten anderer Geschäfte zu machen; ja es könnten durch diese Bestimmung Kantone mit starker Autobesteuerung um den ganzen Steuerertrag gebracht werden. Wir schlagen daher folgende Fassung vor, die mit der bisherigen in jeder Beziehung vernünftigen Praxis des Bundesgerichtes übereinstimmt:

Alinea 6. Für Motorfahrzeuge, die während des Jahres aus einem Kanton in den andern verstellt werden und für die ein gültiger Verkehrsausweis bereits besteht, ist die Verkehrsgebühr, beziehungsweise Verkehrssteuer im neuen Standortskanton vom Beginn des dem Tage der Verstellung folgenden Kalenderquartals an zu bezahlen. Der bisherige Halter des Fahrzeuges hat Anspruch auf Rückerstattung der Verkehrssteuer für die entsprechende Zeit.

Im Namen des Regierungsrates,

Der Präsident:

Der Staatsschreiber:



Wessing
Pauer Keller