

Amt für
Automobilwesen
und
Handelspolizei
des
Kantons Luzern.

An das

Militär- und Polizeidepartement.

* * *

L u z e r n
=====

-E.

7 12, 231

Da voraussichtlich auf 1. Januar 1933 das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr in Kraft treten wird, so ist es an der Zeit die dringenden Massnahmen für die Einführung des neuen Gesetzes vorzubereiten. Dank dem Umstande, dass die Vollziehungsverordnung für den kommenden Monat Oktober noch nicht zu erwarten ist, so sind wir gezwungen von der Vorbereitung einer kantonalen Vollziehungsverordnung abzusehen. Trotz diesen misslichen Umständen müssen wir aber die neue Regelung des Fahrrad-Verkehrs ins Auge fassen, weil die betreffenden Bestimmungen, abgesehen von den Verkehrsvorschriften, gänzlich der Machtbefugnis der Kantone vorbehalten bleibt. Art. 29-33 B.G.

Von besonderer Tragweite wird die Stellungnahme der Kantone zur Frage der Haftpflichtversicherung der Fahrräder und die Frage der Erkennungszeichen und der Verkehrsgebühren sein. Nach unserer Auffassung geht allen Fragen diejenige der Erkennungszeichen voraus. Gibt man dem Fahrrad kein besonderes Zeichen, wonach erkenntlich ist, dass für das laufende Jahr die vorgeschriebenen Verpflichtungen erfüllt sind, so wird eine Kontrolle hierüber auf solche Schwierigkeiten stossen, welche an die praktische Unmöglichkeit grenzt. Es haben sich denn auch alle Kontrollstellen mit der Frage der Erkennungszeichen und Kontrollschilder befasst.

Eine Rundfrage hinsichtlich der Einführung von Kontrollschilder an die einzelnen kantonalen Kontrollstellen hat ergeben, dass 11 Kantone die Absicht haben Kontrollschilder mit Kantons- und Jahresbezeichnungen beizubehalten; die Schilder sollen jährlich gewechselt werden. Zu dieser Kategorie gehört die Welsche Schweiz, welche in der Angelegenheit solidarisch vorzugehen scheint. Drei Kantone beabsichtigen eine Bandrolle, wie sie in Frankreich, Holland und Schweden verwendet wird, einzuführen; darunter Basel-Stadt, welcher auf die Rolle die Nummer der Police der Haftpflichtversicherung (!!!) anzubringen gedenkt. Von 11 Kantonen steht die Antwort noch aus.

Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich, dass die Hälfte der Kantone, voraussichtlich aber die Mehrheit derselben, ein Kontrollschild einführen wird, das mit Kantonsabzeichen sei es Wappen oder Anschrift vielleicht auch mit beiden kenntlich gemacht wird und jährlich durch die Jahreszahl, Form und Farbe differenziert wird. Wir beantragen Ihnen ebenfalls diesen Weg zu wählen. Auch der Polizistenverein des Kantons Luzern schlägt dieses Vorgehen in seiner Eingabe vom 15. September d.J. vor. Ein Motiv dieser Eingabe scheint uns hier besonders erwünschenswert.

benutzerw.

Durch ein gut kenntliches Schild wird die allgemeine Kontrolle der Fahrräder durch eine einfache Ueberwachung des Strassenverkehrs ermöglicht. Fällt dieses Schild weg, und wird in Zukunft nur noch eine Ausweiskarte ausgegeben, so muss statt der vorgenannten Strassenüberwachung die Einzelkontrolle durchgeführt werden. Das hätte zur Folge, dass die Polizeiorgane gezwungen ^{würden} sind, durch wiederholtes kontrollieren jedes einzelnen Radfahrers, die Bewilligungen zu überprüfen. Es müsste also jeder Radfahrer einzeln angehalten, und sein ^{Ausweis} Nachweis ^{am} nachgesehen werden. Damit die Ueberwachung aber möglichst lückenlos ^{wäre} ist, ^{ist} wird dieses Verfahren von Zeit zu Zeit immer wieder durchgeführt werden müssen. Dieses Vorgehen wird aber von den Radfahrern als Belästigung empfunden werden. Somit hätte die Abschaffung der sichtbaren Kontrollnummern eine Benachteiligung der Radfahrer gegenüber dem gegenwärtigen Zustande zur Folge; was offenbar vom Gesetzgeber nicht gewollt worden ist.

Die Frage der Kontrollschilder muss aber noch nach einer andern Seite hin abgeklärt werden. Gemäss Art. 32 B.G. sind die Radfahrer von der Führung eines nummerierten Kontrollschildes befreit. Offenbar betrifft dies die grossen Kontrollzahlen, welche bis anhin üblich waren. Es ist nun bekannt, dass täglich im Schweizerischen Polizei-Anzeiger bis zehn Fahrräder wegen Diebstahl ausgeschrieben ^{würden} ^{*}. Ebenso zahlreich sind aber auch die Strolchenfahrten mit Fahrrädern. Oft wird ein Fahrrad entwendet, nur um als Transportmittel verwendet zu werden. Nachher bleibt das Fahrrad an einem Waldrande oder Gartenzaun stehen, bis es dann von der Polizei aufgegriffen wird und durch die Vermittlung der Kontrollnummer dem Eigentümer wieder zugestellt werden kann. Man sollte diesen Vorteil der Kontrollnummern nicht aufgeben. Deshalb beantragen wir Ihnen, kleine Kontrollzahlen, Fabrik-Kontrollnummern in der Grösse von 5 mm, ähnlich etwa der Kontrollnummern der Ordonnanz-Gewehre beizubehalten, sodass auch ohne Fahrrad-Ausweis der rechtmässige Besitzer des Fahrzeuges immer ermittelt werden kann. Wir halten dafür, dass dieses Vorgehen nicht mit dem Bundesgesetz im Widerspruch steht, da es sich in diesem Falle nicht mehr um Kontrollnummern für den reinen Strassenverkehr handelt. Ausser diesen Schildern wäre noch das Mitführen eines Fahrradausweises obligatorisch zu erklären.

Eine wesentliche Frage ist ferner noch die Entschädigung des Staates für die Kontroll-Massnahmen. Bis anhin bezahlte der Radfahrer eine Gebühr von Fr. 4.- pro Jahr. Dem Staat kam dadurch das Kontrollschild auf ca. 27-29 Rp. zu stehen. Ferner hatte er die Fahrradkarten und Kontrollkarten zu liefern. Wir geben eine Spezifikation der Abrechnung für die Jahre 1930-32 wieder, wobei die Abrechnung für das laufende Jahr zum Teil auf Schätzung beruht.

* Im laufenden Jahre ~~angeführten~~ im Schweiz. Pol. Anz. bis heute 210 luzerner Fahrräder.

<u>Einnahmen</u>	<u>1930</u>	<u>1931</u>	<u>1932</u>
1930 37659 Fahrradgebühren	142232.40		
1931 38636 " "		145914.20	
1932 39800 " "			150100.--
Stempelgebühren	7508.--	7727.--	7960.--
Erlös von alten Schildern	428.30	540.65	588.80
Brutto Ertrag	<u>150168.70</u>	<u>154181.85</u>	<u>158648.80</u>

Ausgaben

Ausgaben für Schilder	11376.50	10737.--	10360.50
Ausweiskarten & Kontrollkarten	1459.--	1451.50	1415.50
Portoauslagen	300.--	300.--	300.--
Anteil Besoldung	2400.--	2400.--	3000.--
Unkosten total	<u>15535.50</u>	<u>14888.50</u>	<u>15016.--</u>
	4600	4600	4600
Brutto-Ertrag	150168.70	154181.85	158648.80
Unkosten	15535.50	14888.50	15016.--
Netto-Ertrag	<u>134633.20</u>	<u>139293.35</u>	<u>143632.80</u>

Aus der obigen Zusammenstellung kann man schliessen, dass für das kommende Jahr rund 40 000 Fahrradbewilligungen ausgegeben werden müssen. Dies würde bei den bisherigen Gebühren ansätzen und Verhältnissen einen Brutto-Ertrag von Fr. 160 000.-- abwerfen. Netto wird sich die Einnahme auf ungefähr Fr. 150 000.-- belaufen, nach Abzug unserer Unkosten und der Ausfälle aus kostenlosen Bewilligungen (Polizeiposten etc.).

Es muss aber in Erwägung gezogen werden, dass die Mehrzahl der Radfahrer der festen Meinung ist, dass nun alle Kontrollschilder und Gebühren in Wegfall kommen werden. Sämtlichen organisierten Radfahrer-Verbände werden sich mit aller Energie für die Erreichung dieses Zieles einsetzen. Wir verweisen diesbezüglich auf die Eingabe vom 10. v.M. des "Arbeiter-Touring-Bundes der Schweiz" Solidarität". Eine Verordnung betr. die Erhebung von Fahrradgebühren wird somit sicher auf starken Widerstand stossen. Die bezügliche Aktion wird sich grosser Popularität erfreuen. Es scheint, dass auch die Eingabe des Polizistenverbandes in dieser Sache vom 15. v.M. aus dieser Ueberzeugung heraus geschrieben worden ist. Ein gewisses Entgegenkommen erscheint uns daher angezeigt zu sein. Die Beibehaltung der Kontrollschilder und der Fahrradgebühren liesse sich wohl am besten mit der Einführung einer obligatorischen Haftpflichtversicherung, die vom Staate zu übernehmen wäre, begründen. Diese Lösung würde zudem einen gewissen socialen Vortschritt in sich schliessen und dürfte auch die Sympathie der Fussgänger gewinnen.

Bei den heutigen Verhältnissen wird ein durch einen Radfahrer Geschädigter durchaus nicht immer auf eine Entschädigung rechnen können. Der grosse Teil der Radfahrer rekrutiert sich doch aus der vermögenslosen Klasse, sodass ein Unfall wegen den Zahlungsschwierigkeiten

des Radfahrers ~~öffentlich~~ bleibt. Natürlich hätte eine Haftpflichtversicherung auch für die Radfahrer selbst grosse Vorteile weil sie auch diesen Unannehmlichkeiten ersparen würde.

Die Generalagentur Luzern der "Zürich" hat die Angelegenheit in Ihrem Schreiben vom 26. August d.J. bereits aufgegriffen und eine Offerte eingereicht, die allerdings noch einer reiflichen Ueberprüfung bedarf. Immerhin kann dieser Vorschlag begleitend sein für die Beurteilung der Unkosten, welche mit einer obligatorischen Haftpflichtversicherung verbunden sein werden. Es wird eine Versicherungssumme von Fr. 10 000.- für einen eine Einzelperson betreffenden Unfall und eine Summe von Fr. 30 000.- für ein mehrere Personen betreffendes Ereignis proponiert, bei einem Selbstbehalt von Fr. 10.-. Es fragt sich ob die Versicherungssummen speziell die von Fr. 30 000.- nicht zu hoch gegriffen sind. Dagegen könnte der Selbstbehalt beim heutigen Geldwert nach unserer Auffassung sehr wohl auf Fr. 20.- erhöht werden. Eventuell wäre auch ein Selbstbehalt von Fr. 50.- vorzusehen, wobei allerdings die primäre Haftung der Versicherung mit dem Rückgriffsrecht auf den Versicherten zu statuieren wäre, um zu verhindern, dass ein Geschädigter für den genannten Betrag unentschädigt bleibt. Der Sachschaden müsste maximal auf Fr. 1000.- versichert werden, da eine grössere Schädigung praktisch wohl nicht zu erwarten ist.

Schätzen wir die Nettoeinnahme für das kommende Jahr auf Fr. 145 000.- bei einer Gesamtbewilligungszahl von 40 000, so kämen die Prämien für Personen- und Sachschaden, gemäss der vorliegenden Offerte der "Zürich" zu Fr. 1.50 berechnet, auf Fr. 60 000.- zu stehen. Damit würde der Reinertrag aus den Fahrradgebühren auf Fr. 85 000.- zurückgehen. Es scheint uns jedoch möglich die Prämienansätze durch Erhöhung des Selbstbehaltes, vielleicht auch durch Herabsetzung der Versicherungssummen niedriger zu halten. Nach unserer Auffassung sollte man für die Prämien ca. Fr. 50 000.- budgetieren, sodass dem Staate aus den Fahrradgebühren ein Reinertrag von ungefähr Fr. 100 000.- gesichert wäre.

Besondere Kontrollmassnahmen erfordert die Einführung des Bundesgesetzes nicht. Dieses schreibt in Art. 29 eine raschwirkende Bremse sowie eine Warnvorrichtung vor. Dieses sind die einzigen gesetzlichen Requisite. Eine Beleuchtung und das rückwertswirkende Leuchtzeichen ist nur für den Gebrauch bei Nacht vorgeschrieben. Somit fällt in dieser Beziehung eine Kontrollierung der Fahrräder auf administrativen Wege dahin.

Wir beantragen Ihnen daher nach diesen allgemeinen Richtlinien vorzugehen und durch eine Zwischenverordnung über den Fahrradverkehr die Einführung des Bundesgesetzes vorzubereiten. Wenn die eidgenössische Vollziehungsverordnung einmal endgültig ausgearbeitet sein wird, so wären die Bestimmungen dieser Zwischenverordnung in die allgemeine kantonale Vollziehungsverordnung betr. die Einführung des Bundesge-

setzes betr. den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr aufzunehmen. Nach Eingang Ihrer Weisung zur Sache werden wir diese Zwischenverordnung vorbereiten und speziell durch Umfragen und Einholung weiterer Offerten für die Haftpflichtversicherung die nötigen Unterlagen beschaffen.

Luzern, den 4. Oktober 1932.

Hochachtungsvoll:



Beilagen:

- Schreiben der "Zürich" vom 26.8.32.
- Schreiben Verein Luzerner Kantonspolizisten vom 15.9.32.
- Zirkular der "Solidarität" vom 11.9.32.