

Polizeidirektoren - Konferenz

PROTOKOLL

der Tagung vom 18. Mai 1923
im Grossratssaal Schaffhausen



Der Präsident der interkantonalen Polizeidirektoren - Konferenz, Herr *Regierungsrat Niederhauser* (Baselstadt), eröffnet die Sitzung um 8 Uhr vormittags mit einem kurzen Begrüßungswort, in welchem er vor allem den Vertreter des Bundesrates, Herrn *Bundesrat Häberlin* und den Präsidenten der ständerrätlichen Kommission für das Automobilgesetz, Herrn *Ständerat H. Bolli*, willkommen heisst.

Ihre Abwesenheit haben entschuldigen lassen die Herren Professor Delaquis vom eidg. Polizeidepartement, die Polizeidirektoren Ruty (Genève), Dufour (Vaud), Perrier (Fribourg) und Schibler (Aargau); ferner die Baudirektoren Calame (Neuchâtel) und Simon (Vaud).

Anwesend sind die Herren:

Bundesrat *H. Häberlin*;
Ständerat *H. Bolli*;

Zürich:	Regierungsrat <i>Maurer</i> ,	Polizeidirektor
Bern:	" <i>Stauffer</i> ,	"
Luzern:	" <i>Walther</i> ,	"
Uri:	" <i>Lusser</i> ,	"
Schwyz;	" <i>Bamert</i> ,	"
Obwalden:	" <i>Businger</i> ,	"
Nidwalden:	" <i>Dr. Gabriel</i> ,	"
Glarus:	" <i>Hauser</i> ,	"
"	" <i>Hefti</i> ,	Baudirektor

Zug:	Regierungsrat <i>Knüsel</i> ,	Polizeidirektor
Fribourg:	" <i>De Weck</i> ,	"
Solothurn:	" <i>Dr. Schöpfer</i> ,	"
Baselstadt:	" <i>Dr. Niederhauser</i> ,	"
"	" <i>Dr. Imhof</i> ,	Justizdirektor
Schaffhausen:	" <i>Moser-Tobler</i> ,	Polizeidirektor
"	" <i>Altorfer</i> ,	Justizdirektor
"	" <i>A. Müller</i> ,	Polizeisekretär
Aargau:	" <i>Stalder</i> ,	Polizeidirektor
Thurgau:	" <i>Dr. Altwegg</i> ,	"
St. Gallen:	" <i>Dr. Mächler</i> ,	"
Wallis:	" <i>Kuntschen</i> ,	"
Neuchâtel:	" <i>Béguin</i> ,	"
Konferenz-Sekretär: <i>Dr. Ed. Gubler</i> , Schaffhausen.		

Die Tagesordnung weist folgende Geschäfte auf:

- a) Die Beibehaltung des kantonalen Kontrollschildes für Fahrräder.
Referent: Herr *Bundesrat Häberlin*.
- b) Automobilgesetz und obligatorische Versicherung der Radfahrer.
Referent: Herr *Regierungsrat Maurer*.
- c) Geschwindigkeitsmesser und Geschwindigkeitsregler für den Automobilverkehr.
Referent: Herr *Regierungsrat Maurer*.
- d) Zahlung der Taxen beim Kantonswechsel.
Referent: Herr *Regierungsrat Niederhauser*.
- e) Allfälliges.
- f) Bestimmung des nächsten Konferenzortes.
- g) Eventuell: Art. 45 der Bundesverfassung und die Versorgung niedergelassener Geisteskranker, Trinker, Liederlicher in ihren Heimatkanton.
Referent: Herr *Regierungsrat Niederhauser*.

Inbezug auf die Traktandenliste der heutigen Tagung bemerkt der Vorsitzende, dass es aus einer Reihe von Gründen nicht möglich war, eine allgemeine Orientierung über die wichtigsten Grundsätze der kommenden Automobilgesetzgebung zu erhalten, sondern dass man sich vielmehr darauf beschränken musste, eine Anzahl von Einzelfragen einer nähern Besprechung zu unterwerfen.

Die Beibehaltung des kantonalen Kontrollschildes für Fahrräder.

Herr *Bundesrat Häberlin*, der für diese Frage das einleitende Referat übernommen hatte, bemerkt vorerst, dass es ihm ferne liege, diese Frage hier abschliessend zu erörtern, sondern dass ihm vielmehr daran gelegen sei, bestimmte Ratschläge über die Behandlung der Radfahrer im Automobilgesetz zu erhalten. Dabei kann man sich eher zum voraus fragen, ob es überhaupt notwendig und tunlich war, in die Automobilgesetzgebung Bestimmungen über die Behandlung der Fahrräder und Radfahrer aufzunehmen, wie dies in den vorliegenden Entwürfen geschehen ist. Je nach der Art und Weise der Regelung der einschlägigen Fragen können die Radfahrer bei der Ausarbeitung des Gesetzes zu dessen Freunden oder Gegnern zählen und je nach ihrer Haltung können sie in der kommenden Abstimmungskampagne zu einer Gefahr oder zu einer Hülfe für das Gesetz werden. Wenn man sich vergegenwärtigt, dass wir zur Zeit ca. 700,000 Radfahrer in der Schweiz haben, liegt es für den Chef des eidg. Polizeidepartementes gewiss nahe, diese grosse Zahl zu Freunden des Gesetzes zu machen. Gewiss sind nicht alle Radfahrer organisiert in Verbänden, wohl aber sind eine grosse Zahl von ihnen in Organisationen zusammengeschlossen und diese Organisationen werden auch massgebend sein für die Stimmung, die sich in den Radfahrerkreisen dann für das Gesetz überhaupt geltend macht. Durch ein vorsichtiges Ausschalten aller Radfahrerbestimmungen aus der Automobilgesetzgebung gelänge es vielleicht, diese Leute inbezug auf das Automobilgesetz zu neutralisieren, doch ist dies durchaus nicht sicher. Ebensogut ist möglich, dass dem nicht so wäre, denn wir hätten dann zwar für die Automobilisten ein einheitliches schweizerisches Recht, während für die Radfahrer nur ein Konkordat mit seinen unzulänglichen Rumpfbestimmungen vom heutigen Zustand her übrig bliebe, was für die Radfahrer sehr unbefriedigend wäre und ihnen eine eidgenössische Regelung ebenfalls wünschbar erscheinen liesse.

Aus der letzteren Erwägung heraus, hat man denn auch sich für die Aufnahme einer Reihe von Fahrrad-Bestimmungen in das Automobilgesetz entschlossen. Diese Bestimmungen beziehen sich auf die Kontrollschilder, die Fahrausweise, die Abgaben und Steuern, die Versicherung (Obligatorium oder Fakultativum), Entzug des Fahrausweises, Mindestalter für Radfahrer u. a. m.

Zu der Kontrollschildfrage haben nun die Radfahrerkreise bereits selber positiv Stellung genommen und haben entsprechende Wünsche formuliert: sie wollen den nummerierten Kontrollschild abgeschafft wissen und würden am liebsten auch auf die Abgaben und Steuern verzichten. Im Hinblick auf die positive Kundgebung einer so grossen Interessengruppe hat sich nun das eidg. Polizeidepartement veranlasst gesehen, bei den Kantonsregierungen eine Umfrage zu veranstalten, um zu erfahren, ob man dem Wunsche der Radfahrer in bezug auf Abschaffung des nummerierten Kontrollschildes entsprechen könnte. In ihren Antworten haben sich nun die angefragten Kantonsregierungen und Stadtverwaltungen für die Beibehaltung des Kontrollschildes ausgesprochen. In der Folge wurden auch die drei grossen Radfahrerverbände konsultiert und diese haben dann schliesslich übereinstimmend erklärt, dass sie zufrieden wären, wenn wenigstens die Kontrollnummer abgeschafft und nur noch der Schild beibehalten würde; als Gegenleistung würden sie die weitere Bezahlung der Abgaben und ebenso die obligatorische Versicherungspflicht in den Kauf nehmen.

Die von den Radfahrerverbänden vorgeschlagene Lösung erscheint dem Referenten annehmbar. Aus den von den kantonalen und städtischen Behörden eingegangenen Antworten ist ersichtlich, dass es diesen vor allem darum zu tun ist, die aus dem Veloverkehr fliessenden Abgaben und Steuern dem Fiskus zu erhalten, da man auf diese Einnahmen nicht mehr verzichten könne. Nach dem Vorschlage der Radfahrer selber würden nun diese Abgaben grundsätzlich beibehalten und es erscheint daher eine Verständigung möglich zu sein. Die Nummer hat ja auch nur einen sehr beschränkten Wert. Das häufigste Polizeivergehen der Radfahrer ist das Fahren ohne Licht. Da nun aber

gerade in der Dunkelheit die Nummer auch nicht gelesen werden kann, so kann der Fehlbare meist nicht eruiert werden. Bei Unfällen etc. kommt der Radfahrer in der Regel selbst zu Fall, kann gestellt und zum Ausweis seiner Personalien verhalten werden. Auch bei Fahrraddiebstählen nützt die Nummer meist wenig, weil sich der Velodieb eben vorbereitet und sofort nach vollzogenem Diebstahl die Nummer entfernt oder eine andere anbringt. In England, Frankreich und sogar dem Polizeistaat Preussen hat man denn auch von solchen Kontrollnummern Abstand genommen und was in andern, grössern Staaten möglich ist, sollte auch bei uns durchführbar sein. Die Radfahrer machen nun einmal aus dieser Frage eine gewisse Ehrensache, indem sie erklären, dass sie nicht „nummeriert“ sein wollen und wenn auch dies kein besonders durchschlagendes Argument ist, so wird es eben doch vorgebracht und geltend gemacht.

Stimmt man der von den Radfahrern vorgeschlagenen Kompromisslösung zu, so sichern wir uns wenigstens für die Zukunft die Beibehaltung des unnummerierten Kontrollschildes. Dieser Schild dient als Steuerquittung und da der Schild oder das Kontrollband sichtbar angebracht werden muss, ist jederzeit öffentlich sichtbar, ob für das betreffende Fahrrad die fälligen Abgaben und Steuern bezahlt sind. Das ist für die Verwaltungs- und Polizeiorgane ausserordentlich wichtig.

In der Konferenz mit den Radfahrern ist dann in diesem Zusammenhange noch die weitere Frage geprüft worden, ob nicht mit dem im Kontrollschild liegenden Ausweis über die Zahlung der Abgaben und Steuern auch der Ausweis über den Abschluss einer obligatorischen Versicherung verbunden werden könnte. Zum vornherein muss wohl anerkannt werden, dass man in bezug auf die Versicherungspflicht der Radfahrer den Kantonen nicht freie Hand belassen kann, denn es geht doch zweifellos nicht an, dass z. B. ein Kanton auch gegenüber Radfahrern aus andern Kantonen die Versicherungspflicht obligatorisch erklären würde, weil er sie für seine eigenen Radfahrer stipuliert hat. Da gibt es nur ein entweder-oder: entweder führen wir den Versicherungszwang für die ganze Schweiz ein, oder wir lassen ihn beiseite. Nun wären die Rad-

fahrer eventuell bereit, einer einheitlichen Regelung der Versicherungsfrage zuzustimmen und zwar im Sinne der Einführung des Obligatoriums. Hierbei würde es wohl nicht schwer fallen, die organisierten Radfahrer zu gewinnen, da diese durch ihre Verbände den Versicherungszwang bereits eingeführt haben. Die zu leistende Prämie ist sehr gering. Im Kontrollband hätte man dann soweit ein Mittel um festzustellen, aus welchem Kanton ein bestimmter Radfahrer kommt, ob er dort die Steuer bezahlt hat und ob er versichert ist. Vorbedingung für all diese Postulate ist aber, dass die finanzielle Gesamtbelastung des einzelnen Radfahrers nicht zu hoch ist, denn die Radfahrer rekrutieren sich heutzutage zu einem sehr grossen Teil aus sehr bescheidenen Volkskreisen. Nimmt man z. B. eine Jahresgebühr von Fr. 2.— an für die Verkehrsbewilligung und rechnet man mit einer Versicherungsprämie von Fr. 1.50, so kommt man unter Hinzurechnung eines kleinen Verwaltungszuschlages und der Selbstkosten für das Kontrollband etc. auf eine Jahrestaxe von ca. Fr. 5.—. Es ist nun allerdings zuzugeben, dass schon gegenwärtig eine Anzahl von Kantonen von den Radfahrern höhere Gebühren fordern, der Referent ersucht aber die Kantone im Interesse der Sache und der Verständigung auf höhere Ansätze zu verzichten. Denn wenn es gelingt, die Radfahrer für die Automobilvorlage zu gewinnen, so ist damit ein grosser Stein hinsichtlich der Vereinheitlichung der Gesetzgebung für den Auto- und Fahrradverkehr und der Verkehrsgesetzgebung überhaupt aus dem Wege geräumt.

Präsident Niederhauser verdankt Herrn Bundesrat Häberlin seinen mit lebhaftem Interesse und mit Beifall aufgenommenen Vortrag aufs verbindlichste. Er schlägt vor, die Diskussion über den Vortrag bis nach Anhörung des Referates von Regierungsrat Maurer über die obligatorische Versicherungspflicht der Radfahrer zu verschieben, was beschlossen wird.

Automobilgesetz und obligatorische Versicherung der Radfahrer.

Der Referent, Herr *Regierungsrat Maurer* (Zürich) verweist zu Beginn seiner Ausführungen auf die gewaltige Zunahme des

Strassenverkehrs in den letzten Jahren. Aber nicht nur die Zahl der Vehikel verschiedenster Art hat zugenommen, sondern der Verkehr auf den Strassen wickelt sich mit viel grösserer Hast und Eile ab, als dies früher der Fall war. Dadurch vor allem ist die Benützung der Strasse viel gefährlicher geworden und so war es nur eine natürliche Folge, dass mit dem gesteigerten Verkehr und der Zunahme der Unfälle, die durch Radfahrer verursacht oder verschuldet wurden, der obligatorischen Versicherungspflicht der Radfahrer gerufen wurde. Eine solche Versicherungspflicht wurde z. B. für die Motorfahrzeuge sofort eingeführt, während für die Radfahrer bis jetzt davon meistens Umgang genommen wurde. Nun ist aber festgestellt, dass die Zahl der durch Radfahrer verursachten Unfälle mindestens so gross ist, wie die Zahl der durch Motorfahrzeuge verursachten, nur laufen die erstern Unfälle in der Regel glimpflicher ab. Der Verkehr mit dem Fahrrad ist also durchaus nicht so harmlos, wie man gewöhnlich annimmt. Aus diesen Erwägungen heraus, die im Kanton Zürich durch statistische Erhebungen erhärtet wurden, hat man denn auch in diesem Kanton dem Postulat auf Einführung des Versicherungszwanges für Radfahrer Nachachtung zu verschaffen gesucht. Das erste bezügliche Gesetz ist freilich verworfen worden, doch muss gesagt werden, dass die gefallene Behauptung, die Radfahrer müssten nachher Fr. 10.— bis 15.— Prämien bezahlen, den Tatsachen nicht entsprach.

Die Opposition kam von den Radfahrerverbänden her, die für ihre Mitglieder die obligatorische Versicherungspflicht längst eingeführt haben und zwar zu ganz billigen Prämien. Diese billige Versicherungsmöglichkeit bildet nun für die Radfahrerorganisationen gerade ein sehr gutes Propagandamittel, und dieses wollten sie sich nicht entreissen lassen.

Trotz des ersten verwerfenden Volksentscheides hat man im Kanton Zürich in der zweiten Vorlage, die dann angenommen wurde, die Versicherungspflicht für Radfahrer beibehalten. Man hat aber im Gesetz genauer gesagt, was damit für Kosten verbunden sind und erklärt, dass der Staat für diesen Zweck keine höheren Beiträge als Fr. 2.— fordern dürfe. Innerhalb dieser

Grenzen ist es dem Kanton Zürich dann möglich gewesen, mit einer Versicherungsgesellschaft einen Vertrag abzuschliessen, wonach diese die Radfahrer gegen Personenschaden bis auf Fr. 20,000.— und gegen Sachschaden bis auf Fr. 1000.— versichert.

Nach dem geltenden Recht kann nun im Kanton Zürich der Versicherungspflicht in drei Formen genügt werden: 1. direkter Versicherungsabschluss zwischen Radfahrer und einer Versicherungsgesellschaft; 2. Versicherungsabschluss durch die Radfahrerverbände; 3. Anschluss an die kantonale Kollektivversicherung. Am meisten wird von der letztgenannten Möglichkeit Gebrauch gemacht, da sie sehr bequem und billig ist. Mit der Bezahlung der Taxe tritt die Versicherung ohne weiteres in Kraft und so sind auf diese Weise im Kanton Zürich von den rund 80,000 Radfahrern etwa 50—60,000 versichert: der Rest ist durch die Verbände versichert. Einzelpolizen bestehen sehr wenige.

Ueber die Wirkung der Versicherung und die Zahl der Unfälle liegen bereits die ersten Angaben vor. In der Zeit vom 1. April bis 20. Mai 1923 ereigneten sich nach den Angaben der Versicherungsgesellschaft 55 Unfälle, davon 30 mit blossem Sachschaden, 24 mit Personenunfällen und 1 mit tödlichem Ausgang eines Verunfallten. Also in knapp 1½ Monaten 25 Körperverletzungen. Ein ähnliches Bild geben die Angaben der Radfahrerverbände.

Die Frage nun, ob in das eidgenössische Gesetz betr. den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Velos eine obligatorische oder fakultative Versicherungspflicht auch für die Radfahrer aufgenommen werden soll, muss nach den im Kanton Zürich gemachten Erfahrungen zu Gunsten des Obligatoriums entschieden werden. Zum mindesten müsste den Kantonen das Recht auf Einführung des Versicherungszwanges gewahrt werden. Der letztere Weg wäre indessen nur eine halbe und sehr unbefriedigende Lösung; dabei ist nicht zu vergessen, dass mit der Ausdehnung des Obligatoriums auf die ganze Schweiz zweifellos die Prämien noch ganz wesentlich reduziert werden könnten.

Von grosser Wichtigkeit ist nun, dass mit Zustimmung der Radfahrer der Kontrollschild beibehalten werden kann, denn

es muss für die Oeffentlichkeit sichtbar festgestellt werden können, dass eine Versicherung abgeschlossen worden ist und es wird deshalb im Kanton Zürich der Kontrollschild nur gegen den Ausweis der Versicherung abgegeben, ob dann der Kontrollschild auch noch eine Nummer tragen soll, ist eine Frage für sich. Der Referent selbst kann sich zwar einer Reihe von Bedenken gegen das Fallenlassen der Nummer nicht verschliessen. Vor allem ist nicht zu vergessen, dass die Nummer den Radfahrer gewissermassen unter die Suggestion der Kontrollier- und Erueierbarkeit stellt. Mit ausländischen Verhältnissen können wir die unsrigen nicht ohne weiteres vergleichen; Frankreich hat z. B. eine wesentlich geringere Bevölkerungsdichtigkeit und in Baden wären sie nach den Erkundigungen des Sprechenden sehr froh, wenn sie die nummerierten Kontrollschilder hätten.

Eher fallen lassen könnte man den sog. Fahrausweis, denn ein nummerierter Kontrollschild genügt vollständig.

Präsident Niederhauser verdankt im Namen der Konferenz den Vortrag und eröffnet nun über beide Referate die

Diskussion:

Regierungsrat Walther (Luzern) kann es sehr wohl verstehen, dass der Vorsteher des eidg. Justizdepartements sich bei der Behandlung der die Radfahrer betr. Fragen, von opportunistischen und referendumspolitischen Erwägungen beeinflussen lässt. Ebenso verständlich ist ihm aber, dass die Kantone den Fiskalstandpunkt hervorheben und befürchten, es könnte mit der Lockerung der Kontrollmassnahmen nach und nach auch die Einnahme aus dem Fahrradverkehr verschwinden. Auf diese Einnahmen können nun aber die Kantone nicht mehr verzichten. Und wenn nun auch seitens der Verbandsleitungen der Radfahrer zur Beibehaltung des Kontrollbandes oder dgl. Hand geboten werden will, so ist nicht ausgeschlossen, dass die Verbandsleitungen sich eben sagen, dass mit dem Dahinfallen der Kontrollnummer vielleicht doch der erste Schritt zur Aufhebung der Taxen getan sei. Der Sprechende hat daher schwere Bedenken gegen die Unterdrückung des nummerierten Kontrollschildes. Auch inbezug auf die Einführung des Versicherungs-

zwanges neigt Regierungsrat Walther eher einer pessimistischen Auffassung zu; ihm scheint, dass mit diesem Postulat das Gesetz allzustark belastet würde. Das beste wäre wohl, man würde im Automobilgesetz von den Radfahrern gar nichts sagen, doch dürfte es dafür nun bereits zu spät sein.

Regierungsrat Schöpfer (Solethurn) votiert ebenfalls sehr bestimmt für die Beibehaltung des Kontrollschildes und zwar des nummerierten Schildes. Diese Kontrollschilder haben einen doppelten Zweck zu erfüllen: einen polizeilich-administrativen und einen fiskalischen. Die polizeilichen Gründe, die für deren Beibehaltung sprechen, sind vor allem erzieherischer Natur. Wenn der Radfahrer weiss, dass er durch die Kontrollnummer eruiert werden kann, so legt er sich doch in vielen Dingen gewisse Reserven auf. Es lässt sich auch nicht bestreiten, dass gerade wegen der Kontrollnummer zahlreiche Velodiebstähle entdeckt und verfolgt werden konnten. Inbezug auf die Gebühren könnte man zwar den Kontrollschild durch das blosse Kontrollband ersetzen. Die Erhebung der Gebühr an und für sich ist aber durchaus gerechtfertigt, da der Polizei doch ziemlich viel administrative Arbeit durch die Radfahrer verursacht wird und da sind die Bemerkungen von Regierungsrat Walther durchaus nicht von der Hand zu weisen.

Gegenüber dem Postulat auf Einführung des Versicherungszwanges vermag sich Regierungsrat Schöpfer nicht zu erwärmen. Es ist unbestritten, dass schon wegen der Gebühren für die Fahrausweise ein ständiges Feilschen Platz gegriffen hat, da sie von den Radfahrern immer als zu hoch bezeichnet werden und in der Tat hat auch schon das Bundesgericht sich damit befassen müssen. Wird nun die Gebühr noch um die Versicherungsprämie erhöht, so wird die Opposition gegen das Gesetz sofort einsetzen. Wird das Gesetz dennoch angenommen, so werden die Radfahrer nachher versuchen, die Versicherung beizubehalten und die Taxen durch Reduktion bzw. Streichung der Kontrollgebühren zu verringern. Dann haben die Kantone aber nur noch Lasten und keine Einnahmen. Das Versicherungsbedürfnis ist zudem ein sehr mässiges. Auf die Anzahl der Radfahrer berechnet ergibt sich, dass etwa 2—3 pro mille einen

Unfall erleiden oder verursachen. Dazu kommt auch, dass mit der Versicherung ganz sicher auch die Sorglosigkeit grossgezogen wird. Aus all diesen Gründen kommt der Sprechende zur Ablehnung des Versicherungszwanges.

Im ganz gleichen Sinn äussern sich die *Regierungsräte Mächler* (St. Gallen) und *Altwegg* (Thurgau). Gegen die Radfahrer besteht im Publikum sehr oft eine gewisse Verstimmung, da sie ohnehin schon oft genug auf die Fussgänger wenig Rücksicht nehmen. Würde nun die Kontrollnummer unterdrückt, so ist zu befürchten, dass die zu Rücksichtslosigkeiten neigenden Elemente sich noch mehr gehen liessen. Das Publikum in seiner überwiegenden Mehrheit wünscht daher ganz sicher die Beibehaltung der Nummer. Genügend nachgewiesen scheint beiden Votanten auch zu sein, dass ein Bedürfnis für die obligatorische Versicherungspflicht der Radfahrer nicht besteht. Damit ist aber anzunehmen, dass die Einführung des Obligatoriums zur starken Gefährdung des ganzen Gesetzes würde.

Conseiller d'Etat de Weck (Fribourg) s'oppose catégoriquement à la suppression des plaques de contrôle. Le même point de vue est partagé par tous les conseils d'Etat des cantons romands. Personne jusqu'à aujourd'hui n'a défendu cette suppression et même les cyclistes font peu de bruit. Les plaques de contrôle ont incontestablement rendu de grands services à la détermination de la plupart des contraventions à la loi et sans les numéros contrôleurs le nombre des fuyards serait encore bien plus grand qu'il n'est déjà. Comme preuve du paiement de la taxe il est nécessaire d'avoir une légitimation visible et la plaque de contrôle est préférable à un ruban métallique, comme proposé, car la plaque sert en même temps de légitimation personnelle.

Quant à l'assurance obligatoire l'orateur rappelle à l'assemblée la proposition de M. le conseiller d'Etat Schibler (Argovie), qui dans la suite fut rejetée. Aujourd'hui elle apparaît de nouveau. Jusqu'à maintenant très peu de cantons ont introduit l'assurance obligatoire et la plupart des cantons refusent cette nouveauté. La plupart des cyclistes sont de petites gens qui ne supportent pas une augmentation des taxes. Or, avec l'in-

troduction de l'assurance obligatoire les taxes d'aujourd'hui s'éleveraient inévitablement du montant de la prime et aux cantons ne resterait autre chose que de renoncer à une part de la taxe actuelle au détriment du fisc cantonal. En outre, il faut dire, que la nécessité d'une assurance obligatoire ne semble pas suffisamment prouvée. Pour la plupart des accidents-cyclistes les velocipedistes en sont eux mêmes responsables, ainsi qu'ils sont le plus souvent aussi les blessés; des blessures de fiens sont beaucoup plus rares.

Tous ces motifs mentionnés engagent l'orateur à recommander à l'assemblée de maintenir les plaques de contrôle et à repousser le postulat de l'inauguration d'une assurance obligatoire.

Bundesrat Häberlin repliziert auf die gefallenen Voten, dass es sich für den Gesetzgeber heute einzig darum handeln könne durch das Fallenlassen des nummerierten Kontrollschildes die obligatorische Versicherung einzutauschen. Die Debatte hat ihm indessen gezeigt, dass die obligatorische Versicherung hier sehr wenig Anhänger hat und dass die kantonalen Polizeidirektoren durchwegs der Beibehaltung des Kontrollschildes den Vorzug geben. Leider werden dadurch die Kantone, die die Versicherung bereits eingeführt haben, diesen Fortschritt dadurch wieder verlieren, denn es ist kaum möglich, diese auf die Dauer lediglich in einigen Kantonen aufrecht zu erhalten.

Damit ist die Diskussion erschöpft. In der anschliessenden Abstimmung spricht sich die Versammlung einstimmig gegen die Abschaffung des Kontrollschildes und mit 9:7 Stimmen gegen die Einführung des Versicherungszwanges aus. In einer nachträglich noch von *Regierungsrat Altwegg* (Thurgau) geforderten Abstimmung spricht sich die Konferenz mit 12:2 Stimmen dafür aus, dass aber den Kantonen die Kompetenz eingeräumt werden soll, für ihr Gebiet die obligatorische Versicherungspflicht einzuführen.

Geschwindigkeitsmesser und Geschwindigkeitsregler für den Automobilverkehr.

Referent ist Herr *Regierungsrat Maurer* (Zürich). Er führt aus, dass Apparate zur Messung und zur Regelung der Geschwindigkeit, bezw. deren Begrenzung auf ein gewisses Höchstmass existieren und dass es sich nun darum handle, den Autobesitzern den einen oder andern Apparat, oder beide, zur Anschaffung vorzuschreiben. Hilfsmittel nach dieser Richtung sind zur gewissenhaften und genauen Kontrolle der Motorzeugsfahrer nicht nur wünschbar, sondern erforderlich und ebenso sicher ist, dass die Kantone die Kompetenz haben, die Anbringung solcher Apparate vorzuschreiben. Da diese Apparate aber zum Teil sehr teuer sind, werden die Kantone deren Anschaffung nicht leichthin verlangen, sondern erst auf Grund sorgfältiger Prüfung und gründlicher Ueberlegung.

Nachdem der Referent dann einleitend eine Beschreibung über Konstruktion und Funktion solcher Apparate gegeben hatte, verweist er auf die Tatsache, dass z. B. Geschwindigkeitsmesser heute schon an fast jedem Krafffahrzeug angebracht sind. So wertvoll und zuverlässig die Apparate für den Fahrer selbst sein mögen, so genügen sie den Ansprüchen, die die Polizei an die Kontrollapparate machen muss, doch nicht, oder nur sehr ungenügend. Die Polizei muss einen Kontrollapparat verlangen, der automatisch, unabhängig vom Fahrer und zu jeder Zeit feststellen lässt, mit welcher Geschwindigkeit ein Wagen zu einer bestimmten, zurückliegenden Zeit und an einem bestimmten Ort gefahren ist. Diese Erfordernisse erfüllt nun der Apparat „Tel“, der wohl in technischer Hinsicht das Beste darstellt, was heute erhältlich ist, ebenfalls nicht vollständig. Er gestattet nur eine zuverlässige Messung der Fahrgeschwindigkeit im Moment des Fahrens oder auf ganz wenige Stunden zurück. Was ihm fehlt, ist vor allem eine Datumskontrolle; sobald der Wagen einmal 12 Stunden oder ein Mehrfaches von 12 Stunden stillgestanden ist, so lässt sich nicht mehr ablesen, auf welchen Zeitpunkt sich die Registrierungen beziehen. Ganz ähnliche Kontrollapparate werden zwar mit bestem Erfolg an den Loko-