

présumer». Le Conseil des Etats a donc estimé devoir rétablir l'ancien texte qui comporte le mot « présumer». Il y a si peu de différence entre le sens du mot « savoir» et celui du mot « présumer» que votre commission unanime s'est inclinée devant la décision du Conseil des Etats. Je n'ai pas d'autres observations à présenter.

Angenommen. — *Adopté.*

An die Redaktionskommission.
(A la commission de rédaction.)

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

Botschaft vom 3 November 1922 (Bundesblatt III, 461). —
Message du 3 novembre 1922 (Feuille fédérale III, 461).

Beschluss des Ständerates vom 27. März 1924 — Décision
du Conseil des Etats du 27 mars 1924.

'Berichterstattung. — *Rapports généraux.*

'Antrag der Kommission.

Eintreten vom 18. September 1924.

Proposition de la commission.

Entrer en matière du 18 septembre 1924.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Le projet de loi fédérale sur la circulation des automobiles et des cycles soumis à vos délibérations ne revêt pas les formes habituelles; il n'a pas craint de se dégager de la tradition réglementaire et de se présenter sous un aspect original. Il rompt avec la coutume et vous offre dans une seule et même édition le texte de langue allemande et celui de langue française. Mais ce n'est point par là qu'il se singularise principalement: la nouveauté se tient dans la façon discrète observée pour la substitution au projet primitif du Conseil fédéral d'un ouvrage remis sur le métier complètement par la commission du Conseil des Etats.

Dans la terminologie adoptée, le texte ainsi bouleversé devient le projet du Conseil fédéral « remanié»; à la comparaison, on se rend compte aisément que l'expression n'est nullement forcée; rien ne ressemble moins à la structure du projet primitif du Conseil fédéral, du 3 novembre 1922, que l'architecture nouvelle de son projet « remanié », voté presque sans changement, le 27 mars dernier, par le Conseil des Etats, à l'unanimité des 29 suffrages exprimés.

A la vérité, il n'y a pas entre les deux projets de différences fondamentales: la commission du Conseil des Etats a conçu et rebâti sur un autre plan l'édifice législatif échafaudé par le Conseil fédéral; et celui-ci, faisant fi de tout amour-propre d'auteur et reniant toute susceptibilité, s'est incliné de bonne

grâce devant l'œuvre ainsi transposée dans un autre décor.

La commission du Conseil national n'avait pas de raison de se montrer plus gouvernementale que le gouvernement; après avoir entendu le conseiller fédéral chef du Département de justice et police, M. Häberlin, déclarer son adhésion à la forme choisie par le Conseil des Etats, elle a souscrit à cette fiction du projet du Conseil fédéral « remanié » et son examen a porté sur les textes adoptés le 27 mars au Conseil des Etats. Le renoncement méritoire du Conseil fédéral, qui nous fut en édifiant exemple, a facilité notre tâche et simplifié la besogne. Non point pourtant que nous ayons systématiquement ignoré le projet du 3 novembre 1922; fréquemment, nous sommes retournés à ses sources et nous y avons puisé de salutaires inspirations. Dans la version française tout au moins, les expressions premières nous sont apparues souvent plus claires et plus nettes que celles de l'édition revue et corrigée; nous n'avons pas hésité à les reprendre quand nous les jugions meilleures. Mais nous en sommes restés, pour l'ordonnance de la loi, aux lignes arrêtées par le Conseil des Etats et admises par le Conseil fédéral.

La loi fédérale sur la circulation des automobiles et des cycles a sa base principale dans l'art. 37 bis de la Constitution, adopté par le peuple et les cantons suisses le 22 mai 1921. Ses prescriptions sur la responsabilité civile s'appuient en outre sur l'art. 64 et les dispositions pénales sont fondées sur l'art. 64 bis de la Constitution. La réglementation sur la circulation des automobiles et des cycles est ainsi portée sur un terrain neuf sans qu'elle soit pour autant, en elle-même, demeurée jusqu'ici d'un domaine inexploité.

La nécessité d'édicter des mesures uniformes en cette matière s'était, en effet, imposée à une époque où l'automobilisme n'avait pris encore que peu d'essor, et le 13 juin 1904 un premier concordat intercantonal traçait le cadre d'une réglementation générale pour la Suisse; un deuxième concordat a été homologué par l'autorité fédérale le 7 avril 1914: vingt cantons et demi-cantons y ont adhéré et en observent, avec différents tempéraments, les prescriptions. Le régime a pu suffire pendant un temps, on s'est accordé à reconnaître, dans la plupart des milieux, qu'il n'est plus de son époque et que l'heure est venue d'élaborer une législation moins précaire.

Le peuple en a manifesté la volonté par son vote du 22 mai 1921. Pourtant, on exagérerait de prétendre qu'il ait mis à sa décision un grand enthousiasme ou simplement une conviction entraînante; les chiffres en témoignent: l'article constitutionnel 37 bis a été adopté par 206,297 voix contre 138,876 et par 15½ cantons contre 6½. Et ceci doit être un enseignement et une invitation à la prudence pour ceux qui sincèrement aspirent à la mise en vigueur prochaine d'une loi fédérale sur la circulation des automobiles et des cycles.

Le texte de l'art. 37 bis de la Constitution oblige à contenir la loi dans des limites assez strictement dessinées et ne permet pas les écarts. Mieux encore, une récapitulation des phases par lesquelles a passé la nouvelle disposition constitutionnelle éclaire sur les intentions et la volonté des Conseils de l'Assemblée fédérale.

La paternité de la législation fédérale sur les automobiles revient à M. Walther, notre collègue, qui introduisit ici la question en 1908 par le moyen d'une motion invitant le Conseil fédéral à « présenter un rapport et des propositions sur la question de savoir s'il n'y a pas lieu de reviser la Constitution fédérale aux fins de créer une base légale fédérale pour la réglementation de tout ce qui touche à la circulation des automobiles ». La motion ayant été favorablement accueillie le 26 mars 1909, le Conseil fédéral adressait à l'Assemblée fédérale, le 22 mars 1910, un message concluant à l'inscription dans la Constitution d'un article 37 bis qui posait laconiquement cette base: « La Confédération a le droit d'édicter des prescriptions de police sur les automobiles et les cycles. »

Entre temps, les deux Conseils avaient voté, les 23 juin et 23 octobre 1909, un postulat invitant le Conseil fédéral à présenter le plus tôt possible un projet de loi sur la responsabilité civile des automobilistes; un projet préparé par le Département de justice et police fut retenu, dans l'idée que l'on devait compléter d'abord la Constitution et régler ensuite le problème de la responsabilité civile dans une loi générale sur la circulation des automobiles.

Le Conseil des Etats, à qui avait été attribuée la priorité pour le nouvel article constitutionnel, en délibéra en octobre 1911. Grâce au vote du président, appelé à départager, il refusa de prendre en considération le projet, tout en invitant le Conseil fédéral à « présenter, aussitôt que faire se pourra, un projet de loi sur la responsabilité civile des automobilistes et d'étudier la possibilité d'édicter en même temps des dispositions pénales fédérales visant la répression des abus commis par les automobilistes ».

Appelé à prononcer à son tour, en juin 1912, le Conseil national décida, contrairement au Conseil des Etats, d'aborder la discussion de détail du projet du Conseil fédéral, mais il adopta un texte modifié et plus complet.

Le Conseil des Etats n'en maintint pas moins, en deuxième lecture, son attitude négative et confirma son vote précédent.

Ce fut alors le renvoi au Conseil fédéral, qui adressa le 3 novembre 1916 un message complémentaire à l'Assemblée fédérale à l'appui d'un texte nouveau d'art. 37 bis dont il vaut la peine de rappeler la teneur:

« Art. 37 bis. — La Confédération peut édicter des prescriptions concernant les automobiles et les cycles.

« Les cantons conservent le droit de restreindre ou d'interdire la circulation des automobiles et des cycles, sauf sur certaines routes que désignera la Confédération. Les restrictions ou interdictions cantonales ne sont pas applicables aux véhicules au service de la Confédération.

« La Confédération peut soumettre à des taxes la circulation des automobiles et des motocycles. Le produit de ces taxes sera affecté à des subventions à allouer aux cantons en vue de l'amélioration et de l'entretien des routes à désigner par la Confédération. Les taxes perçues par les cantons et les communes sont abolies, à l'exception des émoluments de contrôle. »

Si le Conseil national fit bon accueil aux propositions du Conseil fédéral, le Conseil des Etats ne voulut point désarmer à la première rencontre, la divergence subsistait entre les deux Chambres. Pourtant, le Conseil national avait rogné quelque peu déjà les

compétences que le Conseil fédéral entendait arroger à la Confédération; il avait biffé la disposition abolissant les taxes cantonales et communales. En juin 1919, il atténuait encore la délégation de pouvoirs prévue; il limitait à certaines routes nécessaires au grand transit l'autorisation accordée à la Confédération de déclarer ces voies ouvertes à la circulation; il supprimait toute disposition relative à la perception de taxes fédérales sur la circulation des automobiles et des cycles. Sur quoi, le Conseil des Etats fit sa capitulation; et c'est d'une voix unanime que dans les deux Chambres l'art. 37 bis fut enfin adopté selon le texte soumis à la sanction du peuple et des cantons.

Le Conseil des Etats émettait à l'adresse du Conseil fédéral, en complément de son vote d'adhésion, deux vœux traduits sous la forme de postulats dans les termes suivants:

« I. La décision du Conseil des Etats, du 4 octobre 1911, invitant le Conseil fédéral à présenter un projet de loi sur la responsabilité civile des automobilistes et à étudier la possibilité d'édicter en même temps des dispositions pénales fédérales visant la répression des abus commis par les automobilistes, doit être maintenue.

« II. Le Conseil fédéral est invité à présenter un rapport sur la question de savoir de quelle manière la Confédération doit, en tenant équitablement compte des circonstances particulières, allouer des subventions aux cantons dont elle déclare les routes ouvertes à la circulation des automobiles. »

Si je me suis étendu un peu longuement sur l'histoire de l'art. 37 bis de la Constitution, ce n'est pas par vaine pédanterie; il m'a paru nécessaire de marquer, pour ceux qui n'ont pas vécu toutes les péripéties de la revision constitutionnelle, l'esprit dans lequel les débats se sont poursuivis laborieusement au cours d'une bonne douzaine d'années.

Et votre commission, respectueuse comme cela se doit des textes constitutionnels, a réglé son attitude sur le thème même qui lui était donné et sur les considérations qui en ont arrêté les termes. Qu'elle l'eût désiré ou souhaité, elle aurait été, en conséquence, empêchée d'agréer toute proposition qui ne fût point conforme à l'esprit et à la lettre de l'art. 37 bis; également, elle ne pouvait se sentir la latitude de heurter les interprétations résultant des discussions soulevées dans les Chambres.

Il y a lieu de relever particulièrement la constance mise par le Conseil des Etats, de la première heure à la dernière, à réclamer du Conseil fédéral une loi sur la responsabilité civile des automobilistes; la loi en délibération a tout naturellement traité ce point important. La solution qu'elle apporte n'est pas agréée des associations de défense ou de protection des détenteurs d'automobiles ni d'autres groupements intéressés directement à la circulation des automobiles; elle a soulevé dans ces milieux de nombreuses et vives critiques dont la commission a recueilli les échos: l'arme du referendum a été brandie déjà pour le cas où le régime institué par le projet serait admis. La menace est pour le moins osée et la manœuvre risquée. Que, par supposition, le referendum lancé par les automobilistes et leurs amis s'exerce victorieusement, et les ennemis de l'automobilisme ou de ses excès s'associeraient peut-être, sans se faire trop prier, mais pour d'autres motifs, au mouvement de négation:

Si la loi générale sur la circulation des automobiles était de ce chef mise en échec, le Conseil fédéral se verrait contraint, pour obéir aux sollicitations pressantes et répétées dont il a été l'objet, d'élaborer une loi spéciale sur la responsabilité civile. Les adversaires du régime proposé aujourd'hui se bercent-ils de l'illusion qu'ils réussiraient à culbuter cette législation partielle? Pour avoir tenté d'échapper à un système qui leur paraît insupportable, ils s'exposeraient à perdre tout le bénéfice d'une sage unification de la réglementation de la circulation des automobiles, sans en éviter l'inconvénient capital à leurs yeux.

Le corollaire naturel de l'institution du régime de la responsabilité civile est l'assurance obligatoire, à laquelle sont d'ailleurs astreints déjà aujourd'hui les détenteurs d'automobiles domiciliés en Suisse, par les dispositions du règlement concordataire. Mais le projet étend aux automobilistes étrangers l'obligation de l'assurance et ceci soulève également de très vives critiques de la part des cercles intéressés au tourisme et à l'industrie hôtelière. Il semble bien toutefois qu'on se trouve en présence de récriminations excessives et peu justifiées.

L'équité exige que les étrangers soient soumis au même traitement que nos nationaux; et si ceux-ci sont admis à circuler moyennant seulement qu'ils aient contracté une police d'assurance, on ne comprendrait pas que les étrangers jouissent d'une pleine liberté à cet égard. Comment la victime suisse ferait-elle valoir ses droits si l'automobiliste étranger n'était pas à même de couvrir le dommage commis par sa faute? On dénonce par avance les embarras dont l'automobiliste étranger sera assailli à son passage à la frontière. Nul ne croira qu'une solution pratique de la petite difficulté soit impossible à trouver; le Conseil fédéral, dans son message, témoigne de sa bonne volonté en suggérant des moyens pratiques et simples: ou bien l'automobiliste étranger qui vient voyager en Suisse pourra s'assurer en prenant son triptyque, ou bien il le fera au bureau de douane, à l'occasion de la visite; dans tous les cas, on le mettra en mesure de contracter l'assurance voulue sans grande perte de temps, au moyen d'un ticket, et pour un court délai déterminé.

On devra tendre à établir à ce sujet une entente internationale, par la voie d'une révision de la convention de Paris du 11 octobre 1909, relative à la circulation des automobiles, ou d'une convention additionnelle. La convention de Paris du 11 octobre 1909, à laquelle le Conseil fédéral, autorisé par décision de l'Assemblée fédérale du 9 décembre 1910, a adhéré en 1911, fixe déjà quelques règles uniformes; elle a institué, en particulier, le certificat international de route et la plaque nationale numérotée. Votre commission, obéissant aux suggestions judicieuses d'un de ses membres, M. Hermann Seiler, a estimé qu'on pourrait faire plus et mieux, en raison du développement constant de la circulation en automobile; elle vous propose à cet effet une motion ainsi conçue, qui sera développée en fin de débat et qu'elle recommande à votre adoption:

« Le Conseil fédéral est invité à prendre l'initiative d'une action en faveur de l'unification, dans le domaine international, des règles de la circulation automobile. »

Le texte étroit de l'art. 37 bis a interdit à la commission d'étendre, comme l'auraient désiré certains, les prescriptions relatives à la police des routes et

à donner à la loi le caractère d'un « code de la route », à l'exemple du système français. Elle s'en est tenue, après et avec le Conseil fédéral, aux seules dispositions sur la circulation des véhicules sans moteur et des piétons dans ses rapports immédiats avec les véhicules automobiles et les cycles. L'art. 31 de la Constitution réserve expressément aux cantons la police des routes, et l'art. 37, confère uniquement à la Confédération le droit de haute surveillance sur les routes et les ponts dont le maintien l'intéresse.

L'article constitutionnel 37 bis, base de la loi en discussion, n'a pas résolu d'un premier jet la question des routes de grand passage ouvertes sans restriction, par décision de l'autorité fédérale, à la circulation des automobiles. Le droit est conservé aux cantons, à titre principal, de limiter ou d'interdire la circulation des automobiles et des cycles. Cependant, la Confédération peut empiéter sur ce droit pour les routes nécessaires au grand transit. On ne saurait, sans altérer le sens de la Constitution, renverser les termes du problème ainsi posé ni restreindre au delà de la juste limite la souveraineté cantonale.

C'est par souci encore d'observer la souveraineté fiscale des cantons que l'Assemblée fédérale a rayé du texte de l'art. 37 bis que lui proposait en 1916 le Conseil fédéral l'alinéa autorisant la Confédération à frapper de taxes la circulation des automobiles et des motocycles et supprimant, par voie de conséquence, les taxes perçues par les cantons et les communes. Avec la plus franche netteté, le message supplémentaire du Conseil fédéral, du 3 novembre 1916, dans une étude assez poussée de la question des taxes de circulation, envisageait la suppression des taxes cantonales au profit d'une taxe fédérale dont le produit aurait été réparti aux cantons. Les deux Conseils de l'Assemblée fédérale ont refusé, en dernière analyse, de sacrifier les prérogatives des cantons à un mode fédéral de perception et de répartition. On ne saurait s'affranchir de cette indication précise dans la discussion d'un article de loi tendant à imposer aux cantons une tutelle, si légère soit-elle, quant à la fixation d'une échelle des taux.

Pour des raisons ou des scrupules d'ordre constitutionnel toujours, la majorité de la commission n'a pas cru pouvoir se rallier à une proposition de sortir de la loi en projet les dispositions relatives aux cycles. Sans doute, l'art. 37 bis, qui dit que la Confédération peut édicter des prescriptions concernant les automobiles et les cycles, n'a-t-il pas le caractère impératif. Et la thèse peut se soutenir que la Confédération n'a pas l'obligation de légiférer sur les cycles quand bien même, usant de ses compétences, elle réglerait la circulation des automobiles. Il semblerait pourtant irrationnel que, par mesure d'opportunité, on en arrivât à prononcer aujourd'hui une séparation dont l'idée n'a pas été agréée au moment de l'introduction de l'art. 37 bis. Le concordat intercantonal de 1904 a englobé les cycles dans sa réglementation, preuve que le besoin de certaines mesures uniformes s'était fait sentir pour ce genre de véhicules. Au renouvellement du concordat, en 1914, automobiles et cycles ont continué à rouler de compagnie sur le terrain de la réglementation. Dans ses messages à l'appui du nouvel art. 37 bis de la Constitution, le Conseil fédéral a insisté sur l'opportunité d'assimiler les cycles aux automobiles. Il y a là une série d'indications dont la signification paraît claire; on ne comprendrait

guère que la législation s'arrête à mi-chemin et qu'elle réalise la moitié seulement de l'art. 37 bis.

Les considérations qui précèdent suffisent à expliquer pourquoi la commission, bridée dans ses pouvoirs, n'a pu entendre toutes les suggestions qui lui sont venues du dehors, et dont elle n'a pas manqué de calculer la portée et la valeur. L'énumération de toutes les requêtes qui nous sont arrivées allongerait inutilement ce rapport d'introduction: les points traités, contradictoirement souvent, par les pétitionnaires ont tous été soumis à examen au cours de la discussion des articles; vous aurez l'occasion d'en délibérer à votre tour et de trancher éventuellement les litiges. Vous avez été, d'autre part, saisis d'un cahier d'amendements du comité d'action des intéressés à la législation suisse sur la circulation routière, où vous trouverez liées en une forte gerbe les revendications formulées en commun par l'Office suisse du tourisme, la Société des hôteliers, l'Association suisse des automobilistes et motocyclistes, l'Union cycliste suisse, le Syndicat suisses des garages, le Touring-Club suisse, l'Union motocycliste suisse, l'Association suisse des propriétaires d'auto-camions, la Chambre syndicale suisse et l'Automobile-Club de Suisse. Ces propositions sont acquises au débat, il vous appartient d'en fixer le sort.

Une analyse complète du projet de loi « remanié » du Conseil fédéral serait fastidieuse et ferait double emploi, puisque la pratique parlementaire veut que, devant ce Conseil, les rapporteurs commentent brièvement les articles les uns après les autres. Comme, toutefois, le projet que vous avez en mains a modifié la distribution des matières qui avait été adoptée par le Conseil fédéral, on souffrira que les grandes lignes du plan nouveau soient esquissées.

Le titre premier du projet contient les « Dispositions générales ».

Sous un titre deuxième, consacré aux « Dispositions concernant les automobiles », sont traités dans cinq chapitres successifs: 1° les permis; 2° la police de la circulation; 3° la responsabilité civile des automobilistes; 4° l'assurance; 5° les rapports avec les autres lois concernant la responsabilité civile.

Le titre troisième est réservé aux « Prescriptions concernant les cycles ».

Les « Dispositions pénales » forment le sujet du titre quatrième.

Un titre cinquième et dernier arrête les mesures d'« Application et entrée en vigueur de la loi ».

C'est ici la place de consigner une observation qui, si elle touche apparemment à la forme avant tout, est une affaire d'interprétation aussi. Tous les articles de la loi ont été pourvus d'un titre; mais ces titres doivent être considérés comme des notes marginales qui seront insérées comme telles dans le texte définitif de la loi. Cette première remarque affecte la forme seulement. Quant au fond, la commission entend bien que ces notes marginales n'aient pas la valeur d'un texte de loi et ne puissent être invoquées comme l'expression de la substance même de l'article; elles constituent simplement et uniquement un guide, une manière de répertoire destiné à faciliter la consultation de la loi et les recherches.

Le Conseil fédéral s'était appliqué, dans son projet, à réduire la matière aux données essentielles; il avait rompu avec la méthode du concordat, qui

pousse la réglementation dans le détail, et s'était efforcé de libérer la circulation des automobiles d'en-traves par trop gênantes. Volontiers, il serait allé plus loin encore et se serait borné à inscrire dans la loi les principes généraux, en renvoyant tout ce qui est détail à l'ordonnance d'exécution fédérale et aux dispositions d'exécution cantonales. « Toutefois, écrit-il, dans une première solution législative de la question, envers laquelle une partie des citoyens, armés du droit de referendum, ont encore une attitude méfiante, ce n'était pas absolument possible, comme cela le sera peut-être à l'occasion d'une revision future de la loi, dans laquelle les détails subordonnés à l'évolution rapide de la technique et à des considérations de circulation pourront alors, avec la pleine adhésion du peuple, être transférés dans l'ordonnance d'exécution, plus facilement remaniable. »

Votre commission n'a pas pu davantage que le Conseil fédéral s'affranchir de ces motifs d'opportunité; elle aussi aurait aimé rayer de la loi nombre de dispositions dont la véritable place serait dans l'ordonnance d'exécution. Elle est allée pourtant un peu plus loin que le Conseil fédéral et a renvoyé à l'ordonnance d'exécution quelques mesures encore qui pouvaient sans inconvénient être soustraites à la loi. D'une autre part, elle a voulu que des garanties suffisantes soient données à la population qui est en droit d'exiger un minimum de protection contre les abus incalculables dont se rendent trop souvent coupables certains propriétaires ou conducteurs d'automobiles.

La loi dont nous vous recommandons la prise en considération n'est pas une œuvre parfaite, nul ne le prétend. Si l'auteur du projet et les membres de la commission avaient eu à cet égard la moindre illusion, les écailles leur seraient tombées des yeux à la lecture du réquisitoire publié en tête du numéro du 12 décembre de la « Revue automobile », sous le titre désenchanté: « Une loi inopportune ».

La loi est inopportune, au gré de l'auteur de l'article de la « Revue automobile »; elle est encore funeste; elle est née d'un préjugé vivace, tenace et vétuste, d'un préjugé selon lequel seuls les privilégiés de la fortune peuvent se servir d'un auto; elle constitue encore une expérience fâcheuse de réaction et mérite d'être rejetée pour ce qu'elle est « née des œuvres bâtarde du préjugé et de la réaction ». Ces propos vigoureux et ces épithètes plus recherchées que choisisés étant marqués de la signature d'un membre de la commission, vous aurez l'occasion sans doute de mesurer le poids des considérations qui les ont dictés à notre collègue M. de Rabours.

La commission n'a pas eu les noirs penses que lui prête si généreusement la « Revue automobile »; elle n'a pas réalisé qu'elle obéissait à cette mentalité d'insulaire flétrie par M. de Rabours. Elle a cherché à réaliser un équilibre normal entre des intérêts forcément opposés; pour ce motif, elle a créé les mécontentements inévitables dont elle a recueilli sans délai l'expression plus ou moins courtoise. Dans le monde de l'automobilisme, on a facilement la tendance à traiter en ennemis ceux qui n'accueillent pas invariablement toutes les doléances des détenteurs de voitures à moteur; tandis qu'à l'autre pôle on vitupère avec non moins de conviction les automobiles, leurs conducteurs et leurs protecteurs. La commission a travaillé au mieux: elle n'avait pas la tâche de faire

une loi pour les automobilistes, elle n'a pas voulu davantage faire une loi contre les automobilistes, elle a étudié, amendé et approuvé une loi générale sur la circulation des automobiles et des cycles dont elle vous recommande la discussion et l'adoption.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ein altes Sprichwort sagt: « Gut Ding will Weil haben »! Wenn dieses Sprichwort heute noch Geltung hat, dann muss es sich bei dem Gesetz, das uns vorliegt, um ein sehr gutes Ding handeln. Denn ich glaube, es ist noch auf wenige Gesetzesvorlagen so viel Zeit und Arbeit verwendet worden, wie auf diejenige, mit der wir uns heute zu beschäftigen haben. Der verehrte Herr Vorredner hat bereits darauf hingewiesen, dass der Ausgangspunkt dieser Gesetzgebung eine Motion war, die der Sprechende im Jahre 1908 hier im Rate gestellt und welche damals vom Rate widerspruchslos angenommen worden war.

Der Ausgangspunkt dieser Motion war die Erwägung, dass sich in weitesten Kreisen der Bevölkerung ein weitgehendes Bedürfnis nach einer Vereinheitlichung der Gesetzgebung geltend gemacht hatte, und zwar waren es vor allem aus die Kreise der Automobilisten selbst, welche mit Rücksicht auf die Schnelligkeit, mit der ein Automobil von einer Grenze des Landes bis zu einer andern fährt, gewünscht hatten, dass man sie der Vielgestaltigkeit der kantonalen Gesetzgebungen entziehe.

Dann gab es aber auch noch weitere Interessentenkreise, welche eine eidgenössische Regelung verlangten und nicht zum mindesten waren es die Kreise der Fussgänger, der Strassengänger und Strassenanwohner, welche den Ruf nach einer Zentralisation der daherigen Gesetzgebung erhoben. Allerdings bewegten sich damals diese Wünsche vielfach in diametral entgegengesetzter Richtung. Die Motionäre des Jahres 1908 waren angesichts der allgemeinen Stimmung der Meinung, dass sie nur an dem « Baum der Erkenntnis » zu schütteln brauchen, um die reife Frucht zu Fall zu bringen. Wie falsch diese Auffassung war und wie unbegründet der legislative Optimismus, wenn ich diesen Ausdruck gebrauchen darf, beweist der schrecklich lange Leidensweg, auf dem die Lösung dieses Problems nun gesucht werden muss. Noch sind wir nicht am Ende dieses Leidensweges angelangt und es wird, vorausgesetzt, dass unsere Arbeit überhaupt nicht « eitle Mühe um Nichts » war, wohl das zweite Jahrzehnt seit Behandlung der Motion im Rate seiner Erfüllung sich nähern, bis das damals gesteckte Ziel erreicht sein wird.

Wir wollen es uns heute hier ersparen, alle Etappen dieses Marterweges uns noch einmal vor Augen zu führen. Vielen von uns ist dies ja noch in frischer Erinnerung. Wer sich dafür interessiert, der mag die Verhandlungen der eidgenössischen Räte aus den Jahren 1911, 1912, 1916 und 1917 und namentlich aber den Bericht der ständerätlichen Beratung des bundesrätlichen Gesetzesentwurfes nachlesen. Es ist ja der grosse Vorteil unseres Zweikammersystems, dass dem Ständerate die nötige Zeit zur Verfügung steht, alle grossen und kleinen Fragen mit vorbildlicher Gründlichkeit zu behandeln und zu beraten, so dass unser Rat, der ja stets etwas in Sturm und Drang arbeiten muss, von dieser ständerätlichen Gründlichkeit profitieren kann. So war es namentlich

auch das Referat von Herrn Ständerat Bolli, dem Präsidenten und Referenten der ständerätlichen Kommission, das diese Angelegenheit in historischer und rechtlicher Beziehung in vorzüglicher Weise behandelt. Wir werden ja bei unseren Beratungen voraussichtlich das eine oder andere Mal Gelegenheit haben, auf diese trefflichen Darlegungen speziell des ständerätlichen Kommissionsreferenten Bezug zu nehmen.

Die Geschichte unserer gegenwärtigen Vorlage erfordert wohl nur ganz wenige Bemerkungen. Die widerspruchslose Annahme der Motion des Jahres 1908 liess vermuten, dass wenigstens föderalistische Bedenken der verlangten Verfassungsänderung gegenüber nicht platzgreifen würden. In der Folge aber zeigte sich dann, dass gerade die föderalistischen Bedenken es waren, welche der Lösung des Problems besondere Schwierigkeiten bereiteten. Wohl ist ja der alte starre Föderalismus, der überlebte Einrichtungen und Rechte bloss um des Prinzipes willen festhalten möchte, verschwunden. Wir alle, die wir heute auf dem Boden des Föderalismus stehen, wissen, dass dieser Föderalismus da Halt machen und der Zentralisation weichen muss, wo die öffentlichen Interessen die Uebertragung und Befugnisse an den Bund gebieterisch verlangen.

Die föderalistischen Bedenken galten damals vor allem wie auch heute noch der Möglichkeit der Beschneidung der kantonalen Strassenhoheit. Es musste daher bei der Festsetzung des Verfassungsartikels dieser Befürchtung vor allem aus möglichst Rechnung getragen werden. Aber auch bei der Festlegung des Vollziehungsgesetzes ist in sorgfältiger Weise darauf zu achten, dass die zwischen den Bundeskompetenzen und der kantonalen Kompetenz bestehende Grenzlinie nicht überschritten werde. Die kantonale Autonomie wird ja, es ist dies dankbar anzuerkennen, heute vielfach auch da nachdrücklich behütet, wo man früher gegen Kompetenzübertragungen seitens des Bundes und seiner Organe sehr nachsichtig war. Es rührt das wohl daher, dass bei Ausübung der ausserordentlichen Vollmachten und in aussergewöhnlichen Verhältnissen häufig Eingriffe in die Rechtssphäre der Korporationen und auch der einzelnen Individuen erfolgt sind, die man nachträglich sehr unangenehm zu empfinden begann. Zum andern hat da auch gerade der Weltkrieg gezeigt, wie nur die Achtung vor dem historischen Gebilde unseres Landes und auch die Rücksichtnahme auf die Autonomie seiner einzelnen Glieder und auf die ganze rechtliche und politische Struktur unseres Landes über viele Schwierigkeiten hinweghelfen kann.

Gerade diesen Erwägungen wollte auch der Ständerat Rechnung tragen, wie dies speziell aus den Ausführungen des Herrn Kommissionsreferenten, Ständerat Bolli, hervorgeht, wenn er gegenüber dem bundesrätlichen Entwurfe gewisse Aenderungen — es waren nicht ausschliessliche Verbesserungen — vorgenommen hat.

Wenn nun vom Standpunkte der Kompetenzausscheidung zwischen Bund und Kantonen gegen ein eidgenössisches Automobilgesetz keine Bedenken mehr bestehen, so legt sich doch die Frage nahe, ob der Zeitpunkt für den Erlass eines solchen eidgenössischen Gesetzes glücklich gewählt sei. Man kann sich die Frage stellen: Sind wir zu spät oder sind wir zu früh? Die Motion des Jahres 1908 galt nicht bloss dem

Schutze der Automobilisten und des Automobilismus, sondern sie wollte einen Ausgleich suchen zwischen sich widerstreitenden Interessen. Die in den Jahren 1909 und 1912 über den Verfassungsartikel gepflogenen Beratungen standen immer noch unter dem Eindrucke, dass eine gewisse Nervosität und Animosität in Automobilsachen beseitigt werden müssen, und dass die gesetzgeberische Regelung in erster Linie dem Schutze des Fussgänger- und des Fuhrwerksverkehrs dienen solle. Ein Recht des Automobilisten wollte man damals in weiten Kreisen nicht gelten lassen. Eine Animosität gegen die Automobilisten fand namentlich in den ständerätlichen Beratungen des Jahres 1911 einen sehr starken Niederschlag. In der Diskussion bezeichnete damals ein Redner die Automobilisten merkwürdigerweise als die Vertreter eines Kastengeistes, der mit dem Kastengeist der Chinesen viel Ähnlichkeit habe. Es klingt fast wie ein Märchen aus alter Zeit, was damals über die Bedeutung und Zukunft des Automobilismus gesprochen worden ist. Wie weltunkundig mutet es heute an, wenn in der damaligen Diskussion ein Redner von dem glänzenden Strassennetz der Kantone sprach, mit dem sie an der Spitze der Kultur marschieren. Man rufe sich in Erinnerung, wie damals unsere Strassen ausgesehen haben.

Und heute überhaupt diese Riesenentwicklung des Automobilverkehrs! Hätte wohl eine in den Jahren 1909, 1911, 1912 geschaffene Gesetzgebung dieser Entwicklung Vorschub geleistet und einen rechtzeitigen Ausgleich aller Interessen ermöglicht? Kommen wir also heute für diese Entwicklung zu spät? Es liegt ein Artikel der « Schweiz. Automobilrevue » vor, der uns heute ausgeteilt worden ist, und der sich auf den Boden stellt, wie gut es gewesen wäre, wenn man diese ganze Frage vor dem Kriegsbeginn gesetzgeberisch unter Dach gebracht hätte. Ich weiss nicht, ob diese Auffassung der Automobilistenkreise richtig ist, und ob ein Gesetz, das unter den damaligen Auffassungen entstanden wäre, tatsächlich ein modernes Verkehrsgesetz geworden wäre.

Wir können aber auch sagen: Ist es nun angesichts der weiteren gewaltigen Entwicklung, die man für den Automobilverkehr in Zukunft mit Sicherheit in Aussicht nehmen kann, vielleicht für einen gesetzgeberischen Erlass in diesem Momente zu früh? Diese Frage ist nicht so leicht zu beantworten. Man betrachte einmal die Verhältnisse in Amerika. Dort ist man so weit gekommen, dass das Automobil das Motorrad beinahe ganz verdrängt hat, und dass in ein paar Jahren mit Sicherheit damit gerechnet werden muss, dass die Fahrräder überhaupt vollständig zum Verschwinden gelangen werden. Man sieht die Zeit kommen, da der kleine Motorwagen das Vehikel des Arbeiters sein wird. Schon jetzt haben die grossen industriellen Unternehmungen in Amerika Mühe, während der Arbeitszeit Platz zu schaffen für die vielen hunderte von kleinen Motorwagen, mit denen die Arbeiter in die industriellen Betriebe einfahren. Wenn auch voraussichtlich bei uns die Entwicklung kein amerikanisches Tempo einschlagen wird, muss man doch auch für die Schweiz eine progressiv fortschreitende Zunahme des Automobilverkehrs in sichere Aussicht nehmen. Wenn wir also ein Automobilgesetz für die Schweiz schaffen wollen, dann dürfen wir kein Gesetz für heute und für morgen erlassen, sondern müssen ein wirklich modernes

Verkehrsgesetz schaffen, das der kommenden Entwicklung Rechnung trägt, und das in weitestgehendem Masse darauf Bedacht nimmt, dass das Automobil sich zum allgemeinen Gebrauchsvehikel für den gesellschaftlichen und für den wirtschaftlichen Verkehr emporgearbeitet hat.

Ist das nun heute schon möglich? Können wir im jetzigen Moment ein so weit ausholendes, ein so weit für die Zukunft bedachtes Gesetz schaffen? Viele sagen nein. Der Bundesrat und der Ständerat sind der Ansicht, dass man schon heute an diese nicht leichte Aufgabe herantreten dürfe; und es hat sich auch die grosse Mehrheit Ihrer Kommission dieser Auffassung angeschlossen.

Welche Bedeutung dem gesamten Automobilwesen in der Schweiz zukommt, entwickelt der uns heute ausgeteilte Artikel in der « Schweiz. Automobilrevue ». Ich hatte mir eine Reihe von Ziffern notiert, um Ihnen Aufschluss zu erteilen über diese grosse Bedeutung des Automobilverkehrs. Aber wir haben in diesem Artikel Ziffern, die auf den heutigen Tag eingestellt sind, während uns nur etwas ältere Ziffern zur Verfügung standen. Ich verzichte daher darauf nähere Angaben zu machen, und möchte die Herren bitten, die den Artikel noch nicht gelesen haben, ihn nachzulesen, weil er, wie gesagt, auf den heutigen Tag eingestellt ist.

Der vorbereitenden Kommission sind aus Interessentenkreisen zahlreiche Eingaben zugekommen, die sich sowohl mit dem Entwurfe des Bundesrates, wie mit dem Beschlusse des Ständerates befasst haben. Die Kommission hat alle diese Eingaben eingehend geprüft und soweit es ihr angezeigt scheint, nach bestem Wissen berücksichtigt. Ich verzichte darauf, sie Ihnen im Einzelnen vorzuführen.

Eine besondere Bedeutung kommt wohl der Eingabe der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und derjenigen des Verbandes der Sekundärbahnen zu, welche beide sehr stark unter der Konkurrenz des Automobilverkehrs leiden und daher den Wunsch äussern, es möchte diese Konkurrenz durch das neue Gesetz möglichst zurückgeschraubt werden. Gerade diesem Begehren zu entsprechen, dürfte aber im Rahmen unseres heutigen Gesetzes wohl kaum möglich sein. Unser Gesetz soll ein eigentliches Verkehrsgesetz sein, das sich vor allem aus mit Verkehrsvorschriften, mit der Verantwortlichkeit und der Zwangsversicherung der Automobilisten zu befassen hat. Das, was die Bahnverwaltungen verlangen, müsste Gegenstand einer Spezialgesetzgebung sein, wenn es überhaupt vom wirtschaftlichen Standpunkte aus gerechtfertigt erscheint, den gestellten Begehren Rechnung zu tragen.

Bevor wir an die Detailberatung des Gesetzes herantreten können, ist wohl in erster Linie zu untersuchen, ob die verfassungsrechtliche Grundlage für das zu beratende Gesetz in vollem Umfang gegeben sei. Wir haben bekanntlich bei dem Hotelleriebauverbot gesehen, wie subtil man in dieser Beziehung geworden ist. Wir sind alle durchaus der Meinung, dass unsere Verfassung unter keinen Umständen verletzt werden darf. In dieser Richtung haben wir hier eine vollständig klare Situation. Unser Gesetz basiert auf Art. 37bis der Bundesverfassung, welcher dem Bunde das Recht einräumt, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen. Dabei bestehen für den Bund gegenüber den kantonalen Rechten

zwei Einschränkungen. Den Kantonen bleibt einmal das Recht gewahrt, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder ganz zu untersagen. Immerhin kann der Bund bestimmte, für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendige Strassen, in vollem oder beschränktem Umfang, offen erklären. Im weitern bleibt auch die Benützung der Strassen im Dienste des Bundes vorbehalten. Sie werden dann bei der Detailberatung darauf zu achten haben, dass keine Bestimmungen in das Gesetz aufgenommen werden, die über diesen Rahmen hinausgehen. Das gilt sowohl für die Regelung des internen Verkehrs als auch für allfällige den internationalen Verkehr regelnde Abkommen. Bekanntlich ist die Schweiz seit 1910 dem im Jahre 1909 in Paris abgeschlossenen internationalen Uebereinkommen über den Automobilverkehr beigetreten. Dabei hat man die Hoheit der Kantone in ganz besonderem Masse dadurch zu sichern versucht, dass der Vorbehalt gemacht wurde, es sei den Kantonen zu gestatten, hinsichtlich der Automobile nach freiem Ermessen Vorschriften aufzustellen.

Im Sinne der seit 1909 gepflogenen Beratungen, und wohl auch im Geiste der im ganzen Lande bestehenden öffentlichen Meinung, dürfte sich Zweck und Aufgabe einer eidgenössischen Automobilgesetzgebung ungefähr in folgender Weise umschreiben lassen.

Das Gesetz hat Bestimmungen zur Regelung des Automobilverkehrs in der ganzen Schweiz aufzustellen. Diese Regelung muss sich sowohl auf die dem Bunde unterstellten Durchgangsstrassen beziehen als auch auf alle seitens der Kantone dem Automobilverkehr geöffneten Strassen erstrecken. Der Bundesgesetzgeber muss dabei zwischen widersprechenden Interessen einen gerechten Ausgleich zu treffen suchen. Einheitliche Vorschriften sollen den Begehren der Interessenten, Fussgänger, Anwohner vieler Strassen, Gemeinwesen usw. Berücksichtigung verschaffen, wobei als selbstverständlich gelten muss, dass man den kantonalen Behörden vollständig freie Hand lassen muss, da, wo die Sonderinteressen des Landes oder der Gegend eine besondere Regelung als notwendig erscheinen lassen. Aber auch der Automobilist ist zu schützen. Der Automobilist darf nicht rechtlos gemacht werden auf der Strasse. Er darf verlangen, dass er im freien Verkehr nicht durch Vorschriften behindert werde, für die keine Notwendigkeit und keine Berechtigung besteht.

Das Gesetz muss auch der Beschaffenheit der Wagen und der Benützung der Strassen durch sichernde Bestimmungen Rechnung tragen. In dieser Beziehung kann das Gesetz nur ein Rahmengesetz sein. Die technische Entwicklung vollzieht sich heute ungeheuer rasch; der Gesetzgeber kann nicht leicht Schritt halten. Der Vollziehungsbehörde muss daher das Recht eingeräumt werden, die bestehenden Vorschriften neu auftretenden Erscheinungen, im Interesse von Ordnung und Sicherheit, anzupassen und alle jene Verfügungen zu treffen, welche sich zur Förderung unserer allgemeinen Wirtschaft als notwendig erweisen.

In diesen Kreis der Befugnisse gehört auch die Erschliessung der für den allgemeinen Durchgangsverkehr bestimmten Strassen. Voraussetzung der endgültigen Erschliessung dieser Durchgangsstrassen ist der Erlass einheitlicher Verkehrsvorschriften, die Regelung der Haftpflicht und der Versicherungs-

pflicht, sowie selbstverständlich die Aufstellung von Strafsanktionen für die Vertretung derartiger Vorschriften.

Eine der allerwichtigsten Aufgaben des Gesetzes oder vielleicht die allerwichtigste, ist die Regelung der Haftpflicht für die durch den Automobilisten verursachten Personen- oder Sachschäden. Mit dem wachsenden Automobilverkehr ist auch die Zahl der Schadenfälle gewachsen. Die Automobilunfälle und die Zahl der Schadenfälle und der Schadenstiftung durch Automobile sind ja bekanntlich in der Presse eine ständige Rubrik geworden. Man hat seinerzeit in lauter und nachdrücklicher Weise nach einer besondern Haftpflicht für die Eisenbahnen gerufen. Der Erlass einer Haftpflicht für Schäden aus dem Automobilverkehr dürfte heute wohl ebenso dringend sein. Die Eisenbahnen haben ihr eigenes abgeschlossenes Betriebsgebiet und ihre Betriebsanlagen. Sie haben für die Bewegung von Lokomotiven und Wagen besondere Geleise. Das Publikum ist orientiert darüber, dass diese abgeschlossenen Betriebsanlagen für die Eisenbahn da sind. Ganz anders beim Automobilverkehr. Die zur Anwendung gelangende Naturkraft, die dadurch stark gesteigerte Schnelligkeit, die viel grösser ist, als die irgend welcher anderer Fuhrwerke, bedingt eine erhöhte Gefahr für alle Benützer der Strasse. Gegenüber dem Eisenbahnbetrieb fällt aber noch erschwerend in Betracht, dass unsere Eisenbahnen ein gutgeschultes und zuverlässiges Personal haben, welches in der Lage ist, durch Schulung und Gewissenhaftigkeit Unfälle tunlichst zu vermeiden. Das gleiche gilt nicht für den Automobilisten. Unter diesen sind zahlreiche Elemente, die trotz sogenannter Schulung und trotz Prüfung in der Führung ihrer Vehikel recht ungeschickt sind und namentlich bei plötzlich eintretenden Situationen sich nur sehr schlecht zu helfen wissen. Gerade auf die Unzulänglichkeit vieler Automobilführer sind zahlreiche Unfälle zurückzuführen.

Nicht ohne Interesse dürfte wohl nachfolgende Erinnerung an frühere Verhandlungen unseres Rates sein. Schon im Jahre 1902, anlässlich der Revision des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes, wurde beantragt, die in diesem Gesetz bekanntlich aufgestellte Kausalhaftung auf die Automobile auszudehnen. Scherrer-Füllemann stellte damals den Antrag: «Das gegenwärtige Gesetz findet entsprechend Anwendung auf den Betrieb von Motorwagen, welche der gewerbmässigen Beförderung von Personen und Gütern oder dem persönlichen Gebrauche dienen. Die Haftpflicht lastet solidarisch auf dem Eigentümer und dem Inhaber derselben». Eventuell stellte er den Antrag auf Rückweisung des Art. 19, damit die Kommission die Frage der Ausdehnung der Kausalhaft auf die Automobile prüfe. Aus der Begründung des Antrages Scherrer-Füllemann nur folgendes. Er sagte, die Haftpflichtgesetzgebung für die Eisenbahnen gehe von dem Gesichtspunkte aus, dass die besonderen Gefahren, die mit diesem Betrieb verbunden sind, die Unterstellung unter eine schwerere Haftpflicht rechtfertigen. Die Gefahren der Eisenbahnen finden sich in erhöhtem Masse bei den Motorwagen, da diese keine besondere Fahrbahn haben, ebenso rasch fahren, ebenso viel Geräusch machen, aber nicht gleicherweise geschultes Personal besitzen. Nationalrat von Planta erklärte, dass er den Standpunkt des Herrn Scherrer-Füllemann vollständig teile, bloss

glaube er, dass das Eisenbahnhaftpflichtgesetz nicht in seiner Totalität auf die Motorwagen angewendet werden dürfe. Nationalrat Rossel, der Redaktor des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes, wünschte Ueberweisung des Antrages an die Kommission. Der Antrag wurde an die Kommission gewiesen; der Eventualantrag Scherrer-Füllemann wurde also angenommen. Die nationalrätliche Kommission und auch der Bundesrat traten dem Antrage des Herrn Scherrer-Füllemann, Uebernahme der Kausalhaftpflicht auf die Automobile, grundsätzlich bei. Sie beantragten eine daherige Bestimmung aufzunehmen und brachten auch eine entsprechende Definition des Begriffes Automobil, die dahin ging: «Unter dem Begriff Automobil sind alle Fahrzeuge verstanden, welche mittelst elementarer Kraft durch mechanischen Antrieb, jedoch nicht auf Geleiseanlagen bewegt werden». Der Antrag lautete: «Wer ein Automobil hält, hat den Schaden, welcher durch dasselbe an Personen oder Sachen entsteht, zu ersetzen, sofern er, der Automobilist, nicht beweist, dass der Schaden durch höhere Gewalt, durch Verschulden Dritter oder durch Verschulden der Beschädigten verursacht ist». Wir hatten also hier die Einführung der vollständigen Kausalhaftpflicht, wenn auch mit einer gewissen Einschränkung. Das geschah im Jahre 1902.

Damals gab es in der Schweiz, wie aus dem Votum Lorétan sich ergab, 387 Automobile und 126 Motorvelos. Und heute! Ich brauche keine Detailziffern zu nennen. Ich weise nur darauf hin, dass heute mindestens 20,000 Personenautomobile und zirka 6000 Lastwagen vorhanden sind. Dennoch konnte Lorétan damals konstatieren, dass sich die Kantonsregierungen sozusagen einmütig für besondere Regelung der Automobilhaftpflicht, über das Obligationenrecht hinaus, ausgesprochen haben. Und der französische Referent Rossel konstatierte, dass die Kommission einstimmig der Auffassung sei, dass die Automobile unter die strengere Haftung der Eisenbahnen zu stellen seien. Herr Thélin schlug vor, die Sache an den Bundesrat zurückzuweisen, damit er einen Art. 65bis des Obligationenrechtes aufstelle, worin die Haftung für die Automobile wie die Tierhalterhaftung geregelt werde. Herr Ador stellte den Antrag, die Frage durch ein Spezialgesetz zu regeln, weil man das Gefühl habe, die Aufnahme der Automobilhaftpflicht in das Eisenbahnhaftpflichtgesetz scheine nicht ganz richtig und zweckmässig zu sein. Es sei eine künstliche Regelung, die organisch nicht in dieses Gesetz gehöre. Der Antrag Ador wurde abgelehnt und damit auch der Antrag Thélin, dem sich Herr Ador angeschlossen hatte. Und zwar geschah dies mit 92 gegen 25 Stimmen. Die Kausalhaftung wurde in das Gesetz aufgenommen. Der Ständerat beschloss dann die Automobilhaftpflicht in einem besonderen Gesetze zu regeln, da die Sache noch zu wenig abgeklärt sei. Der Nationalrat stimmte dem Ständerat bei, aber nicht ohne gleichzeitig folgendes Postulat aufzunehmen: «Der Bundesrat wird eingeladen, über die Haftpflicht der Automobilisten beförderlich im Sinne der vom Nationalrat unter Artikel 19bis gefassten Beschlüsse einen besondern Gesetzesentwurf auszuarbeiten.»

Das Fazit ist folgendes: Der Nationalrat gibt das imperative Mandat, einen Entwurf im Sinne der Kausalhaftung, wie sie Art. 19bis vorgesehen hatte, vorzulegen. Der Nationalrat hat festgehalten an

seinem Standpunkt, dass ein Gesetz mit Kausalhaftung vorzulegen sei. Der Ständerat wollte nur kein imperatives Mandat geben und hielt an der allgemeinen Fassung fest. Schliesslich gab der Nationalrat auch hier nach. Die Geschichte zeigt, dass damals sowohl der Ständerat wie der Nationalrat die Einführung der Kausalhaft bereits als notwendig erachtet haben. Heute, bei der enormen Zunahme des Automobilverkehrs soll sie nach Ansicht vieler Interessenten nicht mehr nötig sein! Es ist daher zu begreifen, dass schon im Jahre 1909 in beiden Räten der Erlass eines Automobilhaftpflichtgesetzes vor dem Erlass eines allgemeinen Verkehrsgesetzes verlangt worden ist. Es entspricht dem Grundsatz der Gerechtigkeit, dass da, wo Schaden entsteht, jener dafür aufzukommen hat, der ihm in der Ursache am nächsten ist. Diesem Gedanken trägt die gegenwärtige Ordnung der Dinge zu wenig Rechnung. Mit der blossen Schuldhaftung kommen wir einfach nicht mehr aus. Es rechtfertigt sich ohne Zweifel der Uebergang zu einer verschärften Haftpflicht. Wir wissen alle sehr wohl, dass gerade diese Verschärfung der Haftpflicht in Automobilistenkreisen auf heftigen Widerstand stösst. Der schweizerische Automobilklub und der Touring-Club, jene beiden starken Automobilistenorganisationen, die sich ja sonst nicht immer in den Armen liegen und nicht immer in grösster Eintracht zusammenarbeiten, haben sich im Widerstand gegen den Uebergang zur Kausalhaft gefunden. Schon ertönt aus jenen Kreisen der Ruf nach dem Referendum. Wahrscheinlich wird diese Stimmung auch hier im Rate Widerhall finden. Sie sehen ja bereits einen Anklang daran in der von Herrn Kollegen de Rabours eingereichten Ordnungsmotion. Man hat den Eindruck, dass der Sitz der Opposition Genf sei und dass von dort aus die Zentraleitung des schweizerischen Automobilklubs die Bewegung leite, das gleiche Genf und der gleiche Automobilklub, von dem für mich im Jahre 1908 der Antrieb zur Motion ausgegangen ist. Es war der schweizerische Automobilklub unter seinem verdienten Präsidenten, Herrn Grossrat Empeyta, mit dem ich als Vorsitzender der interkantonalen Konkordatskommission freundliche Beziehungen unterhielt, der mich ausdrücklich ersuchte, die Frage eines eidgenössischen Automobilgesetzes aufzurollen. Die Haftpflichtfrage spielte damals gar keine Rolle. Man hatte einfach den Eindruck, man wolle unter allen Umständen aus dem Wirrwarr und dem Schlingengewächs der kantonalen Gesetzgebung herauskommen. Ich weiss nicht, wer besser beraten war, die Genfer von 1908 als Promotoren der Zentralorganisation oder die Genfer von 1924 als Gegner der Haftpflichtverschärfung. In aller Freundschaft möchte ich den verehrten Freunden von Genf nur folgendes sagen: Ein eidgenössisches Automobilgesetz hat noch verschiedene Klippen zu umschiffen. Ob es an der einen oder anderen Schaden nimmt, das kann man zur Stunde noch nicht sagen. Wenn es aber zum Referendum kommen und die Führer der Opposition die Automobilisten selbst sein sollten, und zwar unter dem Schlachtruf «Keine verschärfte Haftpflicht!» ja, dann müsste meines Erachtens den Anhängern des Gesetzes um den Ausgang nicht hange sein. Der Widerstand von dieser Seite und unter dieser Parole würde nach meinem Dafürhalten die Vorlage in der Volksabstimmung unter allen Umständen sichern.

Ich war seinerzeit auch nicht Anhänger der verschärften Haftpflicht; ich gestehe das unumwunden zu. Ich habe mich, als das Justizdepartement eine Anfrage an die Kantone stellte, gegen allzu weitgehende Verschärfung ausgesprochen. Damals hat mich der verehrte Chef des Justizdepartementes — wenn auch nicht gerade offiziell — als eine « weisse Krähe » bezeichnet. Ich nehme zwar an, ich sei ihm heute noch « schwarz » genug (Heiterkeit). Ich bin aber nachträglich doch zur Ueberzeugung gekommen, dass es einzig und allein die richtige Lösung ist, wenn wir zur verschärften Haftpflicht übergehen.

Das sind die Richtlinien, die für ein einheitliches Automobilgesetz massgebend sein sollten.

Noch ganz wenige Worte über die Regelung des Fahrradverkehrs. Die Motion des Jahres 1908 hatte sich auf den Automobilverkehr beschränkt. Der Verfassungsartikel erfuhr eine Ausdehnung auf die Fahrräder. Verfassungsmässig notwendig war diese Ausdehnung absolut nicht. Der Gesetzgeber hätte sich damit begnügen können, auch nur von einem Teile der ihm durch die Verfassung eingeräumten Befugnisse Gebrauch zu machen. Ein etappenweises Vorgehen hatte sich nicht in Gegensatz zur Verfassung gestellt. War es nun taktisch klug und geschickt, auch den Fahrradverkehr in die gesetzliche Regelung einzubeziehen? Ja, wenn man allen Begehren der Radfahrerorganisation Rechnung tragen und entsprechen würde, denn damit würde man sich eine Schutztruppe für das Gesetz schaffen. Die Frage ist mit Nein zu beantworten, wenn man diesem Begehren nicht in vollem Umfange entsprechen will. Ich war früher der Ansicht, dass man die Vorlage nicht mit Vorschriften über den Fahrradverkehr belasten sollte, sondern dass diese Regelung auch fernerhin bei den Kantonen bleiben möchte. Auch im Ständerat ist ein solcher Antrag gestellt worden. Ich habe mich dann schliesslich der Mehrheit der Kommission angeschlossen. Diese motiviert ihre Stellung mit dem Hinweis auf die Erwägung, dass auch das Fahrrad ein interkantonales und internationales Vehikel geworden ist. Auch mit dem Fahrrad kann man heute sehr rasch von der einen Landesgrenze zur andern fahren. Fahrrad und Automobil kollidieren sehr häufig. Zahlreiche Unfälle sind die Folgen. Es lassen sich daher für die gemeinsame Behandlung gewisse Gründe anführen. Immerhin wird voraussichtlich der Antrag auf Ausschaltung der Fahrräder auch hier im Rate gestellt werden. Es wird sich dann Gelegenheit bieten, im einzelnen noch über die Sache zu sprechen.

Ich komme zum Schlusse: Die Notwendigkeit für den Erlass einer einheitlichen schweizerischen Automobilgesetzgebung besteht ohne Zweifel heute dringlicher als je. Das Gesetz darf aber nicht bloss auf die heutigen Verhältnisse Bedacht nehmen, sondern es muss auch der künftigen Entwicklung des Automobilverkehrs und des Automobilwesens in vollem Umfange Rechnung zu tragen suchen. Die zur Prüfung der Vorlage bestellte Kommission ist nahezu einstimmig der Meinung, dass die vorliegenden Vorschläge im grossen und ganzen den Anforderungen eines wirklich modernen Verkehrsgesetzes entsprechen. Sie empfiehlt Ihnen daher Eintreten auf die Vorlage.

M. de Rabours: La route revient à ses destinations premières. Elle redevient un instrument de communications internationales. Elle n'a pas encore comme les chemins de fer été l'objet d'une réglementation internationale suffisante et adaptée à son but nouveau. Voilà, Messieurs, la première constatation que j'avais à faire.

La deuxième est celle-ci: c'est que l'automobile a conquis dans la population des tous les pays ses lettres de naturalisation. On lui fait crédit, l'avenir pour lui déjà se dessine. Aux Etats-Unis, il y a une voiture pour huit habitants; en Allemagne, l'automobilisme a fait depuis la guerre des progrès étonnants; en France, il est inutile de vous dire qu'un code de la route fort bien fait affirme et exprime le rôle économique de la voiture automobile; dans la République Argentine, à Buénos-Ayres, la circulation est aussi grande que dans les capitales les plus importantes de l'Europe; en Angleterre, inutile de vous dire que le nombre des automobiles à Londres et dans les grandes villes comme Manchester et Birmingham est encore plus considérable que la moyenne constatée aux Etats-Unis.

En Suisse, avant 1914, il existait 11,800 voitures dans l'ensemble; je ne dis pas voitures, mais véhicules à moteur, dont 5000 voitures automobiles, le reste constitué par des motocycles et par des camions, et qui n'était que de 900.

Aujourd'hui, le nombre total des véhicules à moteur est de 40,000. C'est là un fait d'ordre économique et social fort important. Or, les principes qui dirigeaient ces Conseils en 1907 et en 1910 vous animent encore. Le principe de responsabilité exagérée que vous avez voulu, ou que nos prédécesseurs ont voulu appliquer, il y a déjà près de 15 ans, vous nous le présentez aujourd'hui tel qu'il était dans notre esprit il y a 15 ans, bien que depuis ce moment il se soit passé un fait important, à savoir que le nombre des véhicules à moteur a presque quadruplé, puisqu'il a passé de 11,800 à 40,000, et que le nombre des voitures a passé de 5400 à 20,000.

Nous sommes complètement entourés de pays avec lesquels nous sommes en relations d'affaires et, si je puis parler ainsi, en relations touristiques. Deux de ces pays, nos voisins, sont nos concurrents immédiats: la France et l'Italie. Or, je vous le demande, Messieurs, si nous innovons, comme on nous le propose, est-ce que vous ne craignez pas que la concurrence, commentant le geste que nous allons faire, est-ce que vous ne craignez pas, dis-je, que ces deux pays concurrents ne prononcent contre nous une sorte de boycott?

Je pose ces questions en commençant ce discours, parce que je m'en vais essayer de développer les raisons qui font qu'on doit y répondre oui.

Sans doute, notre condition juridique en Suisse en matière de circulation est infiniment délicate et difficile; nos 22 Etats, nos 25 législations la compliquent, l'on ne peut pas circuler pendant une demi-heure ou une heure sans changer de manière d'aller. Le concordat intercantonal, si peu équilibré qu'il fût, si peu complet, si peu parfait qu'il fût, est cependant une législation à laquelle on peut s'accoutumer. La jurisprudence du Tribunal fédéral avait amélioré ces textes législatifs imparfaits; elle avait, en mélangeant, en adaptant les articles du concordat intercantonal et ceux du Code des obligations, réalisé

une somme suffisante de règles pour que celui qui était victime d'un accident n'eût pas à craindre de n'être pas indemnisé.

J'accorde qu'il était possible qu'on réalisât des progrès nouveaux et souvent, pour ma part, dans la commission, j'ai appuyé un certain nombre de propositions qui, restrictives, disciplinaires même, peuvent paraître très sévères. Je suis de ceux — et je tiens à le déclarer — qui, regrettant aujourd'hui d'être automobiliste, parce qu'on leur en fait un grief, pensent qu'on doit améliorer la discipline de la route, que l'automobilisme doit être enfermé dans des règles de circulation plus strictes. Sur ce point, je dois dire que j'appuie la majorité de la commission. Mon Dieu, la majorité de la commission, c'est toute la commission sauf moi et je crois en partie mon collègue Gottret. J'appuie donc la majorité de la commission sur presque tous les points. Il en est un seulement sur lequel je ne puis me déclarer d'accord: c'est celui qui touche à la responsabilité civile, à la formule admise pour déterminer l'étendue de la responsabilité civile et sur les conséquences de l'assurance obligatoire. Je ne dis pas sur l'assurance obligatoire même, mais sur ses conséquences relativement aux étrangers et au trafic international.

J'accorde, Messieurs, qu'il serait bon, qu'il est bon, que l'assurance soit obligatoire. Il faut que la victime d'un accident trouve chez l'automobiliste coupable un sujet de droit solvable; il n'y a pas d'autres moyens, pour créer cette solvabilité, que d'assurer obligatoirement l'automobiliste.

Si nous étions encore aux temps où l'on avait des scrupules constitutionnels, on pourrait éventuellement se demander comment une obligation de faire, du genre de celle qui est créée à la charge de l'automobiliste est justifiée. Je pourrais ici vous apporter de savantes opinions sur ce sujet et vous démontrer qu'en réalité on ne peut créer, en dehors du service militaire, à la charge du citoyen que des impôts directs et indirects, mais qu'on ne connaît pas jusqu'à présent cette sorte de charge qui consiste à faire payer dans les mains d'un tiers, par un citoyen, une somme déterminée en vue de l'assurer contre les risques de la responsabilité civile. Mais je ne veux pas témoigner ici d'un jurisconsultisme abscons et je n'irai pas plus loin dans l'étude de cette question; je la pose seulement à la conscience éclairée et subtile de M. le chef du Département fédéral de justice et police. Il verra qu'en réalité c'aurait pu être l'occasion d'une jolie dissertation dans le message à nous présenté.

Dans ces conditions, je passe actuellement sur cette question et j'en reviens aux explications qui me paraissent nécessaires. S'agissant précisément des conceptions relatives à la responsabilité civile, il m'est arrivé d'écrire dans un journal sportif que l'ensemble de cette loi me paraissait dominé par un esprit de réaction. Encore faudrait-il s'entendre sur ce mot de réaction. Un de nos collègues ce matin en a donné la définition. Je voudrais bien qu'on ne le prêt pas pour un terme injurieux. Le mot réaction est bien le mot qui est le plus désagréable à M. le chef du Département de justice et police; mais je voudrais bien qu'il comprît que dans mon esprit, dans mon âme, comme dans le dictionnaire, ce mot a un sens parfaitement net déterminé et inoffensif: c'est le retour à un état antérieur que l'on considère

comme préférable à celui où l'on vit. Voilà ce qu'est la réaction; je n'y vois pas de sens injurieux et je voudrais bien que M. le président de la commission qui, il y a un instant, a voulu me donner une petite leçon, comme c'est d'ailleurs sa coutume, veuille entendre ici non pas une leçon, mais une légère indication.

L'esprit de réaction emporte beaucoup de ceux qui appartiennent à nos Conseils; il y a toujours eu dans nos Conseils deux sortes de gens: les uns qui, regardant vers l'avenir espèrent dans le progrès, et les autres qui, jetant un regard amoureux vers le passé et peut-être vers leur jeunesse, se disent qu'en somme tout allait mieux alors qu'aujourd'hui.

Un rapport de la majorité de la commission du Conseil national de 1852 sur l'établissement du chemin de fer est intéressant à cet égard aujourd'hui. Sans doute, les automobiles circulent sur nos routes, alors qu'en 1852 les chemins de fer ne circulaient pas encore; telle est la différence; mais il existe encore une analogie: en 1852 on préparait une loi fédérale sur les chemins de fer et nous préparons aujourd'hui, nous aussi, une loi fédérale sur les automobiles. Je ne résiste pas au désir de vous donner connaissance de ce qui est dit dans ce rapport sur les inconvénients des chemins de fer: les membres de la minorité de la commission pensent « que les chemins de fer doivent s'arrêter à la frontière de la Suisse et ne pas aller plus loin afin que nous puissions garder nos aimables hôtes assez longtemps pour pouvoir, dans l'intérêt d'une économie nationale, bien entendu, vider jusqu'au fond leur bourse bien garnie ».

Et plus loin: « Si ce raisonnement était juste — c'est la majorité de la commission qui discute les arguments de la minorité — nous demanderions à notre tour: A quoi bon vos belles routes; pourquoi y faire circuler deux, trois fois par jour des voitures de poste qui relient les villages aux villages, les villes aux villes? Ne vaudrait-il pas mieux retourner au bon vieux temps, à une époque où le coche public s'acheminait tranquillement deux ou trois fois par semaine à travers une route rocailleuse? Le voyageur pouvait faire la quarantaine dans un port sûr, voilà l'âge d'or que rêvent les économistes dont nous parlons. »

Quant aux conclusions de ce même rapport, vous trouvez ceci: « Pas plus pour la Suisse que pour les autres pays, les chemins de fer » — en remplaçant « chemins de fer » par « automobiles », vous trouverez dans cette conclusion la pensée inexprimée de plusieurs d'entre vous — « les chemins de fer ne sont ni une calamité nationale, ni un mal nécessaire, au contraire, ils sont un des moyens les plus efficaces de satisfaire, par une production plus considérable, aux besoins toujours croissants des peuples et des Etats; un moyen de procurer surtout à la masse de la population de sensibles économies sur le temps, le travail et le taux de l'intérêt, ainsi que le bienfait de communications rapides, peu coûteuses et bien régulières, tout en lui permettant d'exercer son activité sur une échelle plus étendue. »

Remplacez, dis-je, les mots « chemins de fer » par celui de « automobiles », et ce que disait la majorité du Conseil national en 1852, qui avait discuté en somme les mêmes sortes de questions que nous, vaut comme réponse à certaines des objections qui sont faites ici.

Je vous ai dit, Messieurs, que l'assurance obligatoire avait des conséquences d'une rare gravité. Le gouvernement s'en est rendu compte. J'avais suggéré, dans la commission, à un moment donné, que l'on renvoyât au Département fédéral de justice et police le soin de choisir entre tous le moment où la loi deviendrait applicable aux automobilistes étrangers venant nous rendre visite. Et le chef du département a fait accueil à cette proposition, si je ne m'abuse. En conséquence, les automobilistes du pays circulant sur les routes nationales, tomberaient immédiatement sous le coup des dispositions de la loi au moment où cette loi serait votée, ou plutôt promulguée; quant aux automobilistes étrangers, ils ne tomberaient sous le coup de la loi qu'à partir du jour où le département, le département compétent, viendra dire: « La loi vous est applicable. » Si j'ai bien compris, c'est à cette décision que nous nous sommes arrêtés. Qu'est-ce que cela prouve? Qu'on s'est rendu compte, de l'autre côté de la barricade (rires) du danger d'appliquer immédiatement la loi aux étrangers qui circuleront chez nous. Mais cela prouve aussi que le Parlement ne doit pas, j'estime, se dessaisir d'une prérogative aussi importante que celle qui consiste à remettre au gouvernement le pouvoir de suspendre les effets d'une loi votée; une loi doit être appliquée dans son ensemble ou n'être pas appliquée. Or, ici, j'estime que c'est une dérogation grave aux principes généraux de droit public: il s'agit encore un coup de bien distinguer entre les compétences d'un parlement et les compétences d'un gouvernement.

Messieurs, je vous supplie, vous, représentants des cantons du centre, vous qui n'avez peut-être pas dans cette question encore toutes les lumières voulues, de songer à vos Confédérés des zones frontalières. Je vous demande de vous imaginer quelle sera la situation de deux cantons comme le canton de Genève et le canton du Tessin, lorsqu'il faudra percevoir, à la frontière, les surprime nécessaires. Je dis surprime. Pourquoi? Parce que la responsabilité agrandie, étendue, aggravée, que nous créons, devra correspondre à une assurance plus large, par conséquent à des primes plus élevées. Les étrangers qui se présenteront à la frontière auront, ou n'auront pas, de police d'assurance. S'ils possèdent une police d'assurance, on ne peut pas leur faire payer deux fois des primes pour le même risque, mais on doit leur faire payer une surprime pour le risque spécial qu'ils courent en Suisse.

Voyez la mentalité d'un automobiliste qui se présente chez son assureur, à Paris, à Londres ou à Rome. Il dit: « Je veux m'assurer sur les risques résultant de ma responsabilité civile, quelle prime dois-je payer? » On lui répond: « Vous aurez à payer x francs français ou x livres sterling, pour être assuré dans tous les pays du monde, sauf en Russie, et dans les Balkans — et encore pas tous les pays des Balkans — l'Albanie et... en Suisse! » Alors, ce voyageur dira: « Comment, en Suisse, ma police d'assurance ne sera pas valable? » Et on lui répondra: « Non, il faut que vous payiez une surprime, et cela dans le cas favorable non déterminé, dans le cas encore non prévu où l'on admettra que les polices d'assurances contractées auprès de compagnies étrangères seront valables à la frontière. » Je suppose que ce voyageur aura fermé les oreilles à cet avertissement, parce qu'il aime notre pays, et qu'il est bien décidé à le visiter,

qu'il sera resté indifférent aux appels des sirènes de la concurrence; je suppose que ce voyageur n'aura pas écouté les avis du président de son automobile-club, décrétant le boycott de la Suisse. Ici j'ouvre une parenthèse, je peux bien vous le dire, Messieurs, je le sais, et des collègues ici le savent: on suit avec un intérêt vif nos délibérations afin de pouvoir, le jour où cette loi sera mise en vigueur, décréter le boycott de la Suisse du point de vue automobiliste. Mais en droit international on est souvent victime d'une injustice. Que l'on proteste contre ce boycott s'il venait à être décrété une fois la loi votée, j'en tombe d'accord et je protesterais moi-même. Mais cela n'empêche pas que le mal serait fait le jour où le boycott serait décrété. On le sait dans les milieux internationaux.

Je dis donc: Cet automobiliste aura échappé à toutes les influences; il n'aura pas écouté non plus le secrétaire de son Touring-club et il se sera décidé néanmoins à venir en Suisse. Il arrive à la frontière suisse. Je suppose qu'il est tchécoslovaque. Il faut par conséquent, à la frontière, avoir un douanier qui connaisse le tchécoslovaque pour traduire la police d'assurance de ce voyageur. Il faudra un cambiste pour déterminer le taux de la couronne tchécoslovaque par rapport au franc suisse, un mathématicien pour effectuer les diverses opérations qui se succéderont afin de déterminer aussi le montant de la prime qui doit correspondre à la force relative de la voiture et aussi pour savoir si cette voiture a quatre ou six cylindres, pour pénétrer le sens mystérieux du mot alésage, de la cylindrée de la voiture, que sais-je encore? Si simples que veuille M. le président de la commission que soient ces formalités, pour ma part, je les trouve compliquées.

Mais, enfin, supposons que nous ayons aux douanes, une fois par exception, un homme de génie (rires), en vertu de la loi des grands nombres, nous devrions avoir une fois, en Suisse, cet homme de génie qui arrivera à trouver cette solution-là, qui aura cette supervision et qui aura trouvé une formule magique en vertu de laquelle quelques minutes suffisent pour visiter police et voiture tchécoslovaque, ou anglaise, pour traduire fidèlement la police d'assurance, pour établir exactement le montant de la prime, de la surprime, pour avoir aperçu d'un œil aigu la force de la voiture et ses différentes caractéristiques, enfin, pour établir cet avenant — car c'est un véritable avenant qu'il faudra établir à la frontière. Encore devra-t-on demander, d'un ton sévère, à cet étranger qui se présentera à la frontière, combien de temps il compte séjourner chez nous. Je ne sais pas, répondra-t-il souvent: « Peut-être huit jours, peut-être deux mois. » On lui dira: « Prenez tout de suite une assurance pour deux mois », et il devra payer une surprime pour deux mois.

Supposez que tout ce que je dis ne vaille rien et que tout ce que M. Calame a dit soit la vérité sacrée (rires), que les formalités soient réduites à presque rien. Il n'en restera pas moins, que personne ne pourra savoir cela d'avance, qu'en tous cas nous ne le savons pas aujourd'hui.

Je dis ceci: Nous avons attendu cette loi pendant quelques dix-huit ans. Je me souviens qu'en 1907, M. Eugène Richard, conseiller aux Etats, avait obtenu la disjonction de la loi sur les automobiles d'avec celle sur la responsabilité civile des chemins de fer, parce

qu'il estimait qu'on ne pouvait pas créer, à la charge des automobiles, une responsabilité civile analogue à celle qui pesait sur les chemins de fer. Cette disjonction a été votée par ce motif. La loi s'en est venue cahin caha jusqu'à nous.

Je vous ai présenté une motion d'ordre concernant le renvoi de la discussion quant au fond à plus tard. Je n'entends pas, Messieurs, renvoyer la discussion aux calendes grecques. Je dis qu'au contraire il est bon que le fond de la loi soit discuté en même temps que ma motion d'ordre se rattache étroitement au fond de la même question. Je dis qu'il conviendrait qu'après avoir terminé le débat général, vous acceptiez la motion d'ordre que je vous ai présentée et que vous renvoyiez à plus tard la discussion des articles. Pourquoi? J'ai deux arguments principaux. Le premier, c'est que j'estime que le Conseil fédéral ou plutôt le chef du Département de justice et police fédéral n'a pas reçu encore des compagnies d'assurances des précisions apaisantes — nous avons le droit de vous le demander — sur le montant des primes qui seront réclamées. Vous ne pouvez pas avec certitude nous dire aujourd'hui si les primes payées seront deux ou trois fois plus élevées ou seulement un tiers ou trois quarts. Vous ne pouvez pas dire aux propriétaires de camions, aux propriétaires des 6000 ou 7000 camions qui circulent en Suisse maintenant et qui viennent de payer un impôt indirect inconstitutionnel très important sur l'essence de 23 fr. par 100 kg, vous ne pouvez pas dire à ces propriétaires de camions qu'en réalité leurs camions payeront deux ou trois fois ou trois quarts en plus. J'interroge simplement M. le chef du Département de justice et police sur ce point. Je dis que s'il a des précisions, elles ne sont pas suffisantes, s'il a des déclarations, ce ne sont pas des engagements.

Nous arrivons à ce résultat que les compagnies d'assurances deviennent les collaboratrices de l'Etat. Je n'y vois pas d'inconvénient. Je ne désire pas, pour ma part, qu'on institue sur ce point un nouveau monopole des assurances automobiles. A Dieu ne plaise que je conduise mes concitoyens, par ma parole, sur les voies d'un nouveau monopole! Mais, je vous demande de considérer qu'il est fort important de savoir où nous allons. Or, dans la commission — bien que j'aie dû partir, M. le président le sait, quelques instants avant la fin de la séance (il y a eu une petite séance de protocole le lendemain et l'on sait que dans ces séances on ne discute pas de très graves questions) — je ne crois pas que l'on nous ait donné des précisions sur ce point. Mais il s'est passé depuis la dernière séance de la commission un fait capital sur lequel il me sera permis d'attirer votre attention. Après la dernière séance de la commission qui a eu lieu à Neuchâtel-ville, nous avons reçu l'avis par le résumé mensuel des travaux de la S. d. N. que les questions de communications et de transit avaient été discutées à Paris. La sous-commission des chemins de fer a travaillé en effet, un comité spécial de la circulation routière a travaillé aussi et je possède ici le document authentique présentant les conclusions des travaux de ce comité spécial auquel la Suisse était représentée. J'ai fait allusion à ce fait, avec toute la déférence que j'ai pour sa personne et son autorité, au président de la commission de la loi sur la circulation des automobiles et cycles et des parties qui s'y rattachent, j'ai fait allusion à ce fait que nous n'avions

reçu dans la commission aucun renseignement sur ce qui s'était passé à Paris lors de cette conférence ou des séances de ce comité spécial de circulation routière. Il m'a été répondu que le Conseil fédéral n'avait pas obligation de nous renseigner sur ce point. J'en tombe d'accord. Nous avons coutume de ne pas être ici très curieux sur ces sujets et dans ces conditions nous pourrions peut-être nous dire que nos intérêts sont soutenus comme il convient et que nous n'avons peut-être pas à y mettre le nez. Cependant, il me semble qu'au jour où l'on discute une question de cette gravité et de cette importance, il eût été opportun que la commission fût éclairée. La commission n'a pas siégé depuis la séance de Paris; donc elle n'a pas pris connaissance des résultats de cette conférence.

Le comité spécial de circulation routière a décidé ce qui suit: « Sous la présidence de M. Stievenard (Belgique), il a adopté en première lecture un nouvel arrangement tendant à unifier la réglementation de la circulation internationale et à simplifier les formalités aux frontières. Cet arrangement sera soumis à une conférence qui doit être convoquée en 1925 afin de reviser la convention déjà existante de 1909. »

Or, nous n'avons pas de renseignements sur les primes payées au Danemark et nous ne savons pas non plus s'il a été discuté du caractère obligatoire de l'assurance en matière de circulation automobile du point de vue international. Or, viens-je vous dire, il serait bon que vous attendiez jusqu'à cette date pour savoir ce que nous devons faire, pour nous éclairer un peu sur la manière de procéder. Comment! nous sommes au regret de ce que notre législation en matière de circulation soit extrêmement bigarrée, nous avons d'ailleurs fait un article constitutionnel qui ne contribuera à effacer cette bigarrure, puisque les chars continueront à circuler sur les routes selon les us cantonaux, tandis que les automobilistes devront circuler selon les rites fédéraux. Peu importe, laissons de côté cet inconvénient certain et revenons-en à une autre considération.

Je demanderai à l'Assemblée de bien vouloir me permettre de développer pendant quelque temps encore ma motion d'ordre en faisant observer que je constitue la minorité de la commission et qu'il me serait agréable de pouvoir vous donner encore quelques explications.

Präsident: Ich muss den Redner darauf aufmerksam machen, dass die reglementarische Redezeit fast schon überschritten ist. Nach den Bestimmungen des Reglementes habe ich den Rat zu befragen, ob er damit einverstanden ist, dass Herrn de Rabours die Redezeit etwas verlängert wird. — Sie scheinen damit einverstanden zu sein.

M. de Rabours: Je puis tout de suite vous rassurer. Je m'étais bien promis que dans ma carrière parlementaire je ne dépasserais jamais la demi-heure fatidique. Je suis de ces orateurs qui sont généralement restés au-dessous du quart d'heure; mais pour une fois, je voudrais avoir de la « Gründlichkeit » et imiter un peu mes confédérés qui, si souvent, ont dépassé cette demi-heure et je leur sais gré d'avoir bien voulu me l'accorder aujourd'hui. Nous donc, Suisses, au centre de l'Europe, qui sommes un pays de tourisme, qui sommes les voisins de gens qui,

comme les Français et les Italiens, ont accepté des modes de circulation infiniment plus libéraux que les nôtres, nous irions nous porter à nous-mêmes un coup aussi fatal en innovant dans ce domaine! J'entends déjà la réponse: Mais le Danemark? Le Danemark a une loi très sévère. Sans doute, mais le Danemark c'est une presqu'île, comme chacun sait, qui correspond avec le monde entier par la mer, tandis que nous, nous n'avons pas d'autre moyen de correspondre que par les chemins de fer ou les routes. Par conséquent, la comparaison avec le Danemark n'est pas concluante. Quant à l'Allemagne, elle nous guide ici, comme elle nous prend par la main. Eh bien! même la comparaison avec la législation allemande oblige à constater ceci: à savoir que notre législation a été sur un ou deux points plus loin que la législation allemande, notamment en ce qui concerne le «*tertius gaudens*». D'autre part, notre législation renverse le fardeau de la preuve: «*L'automobiliste est responsable d'un accident s'il ne prouve l'existence de la faute grave de l'accidenté.*» Ce sont là des conditions impossibles à réaliser. Dans la pratique, l'automobiliste sera toujours condamné; d'où il résultera que les primes d'assurance s'accroîtront dans des proportions énormes.

Qu'avaient proposé les automobilistes? Ils avaient proposé — et cette solution devrait satisfaire tous ceux qui ont conscience qu'il nous faut une loi assez semblable à celle qui existe dans les pays voisins, notamment en France et en Italie — ils avaient proposé, dis-je, d'assimiler la responsabilité de l'automobiliste à celle du propriétaire d'animaux: «*En cas de dommage causé par un animal, la personne qui le détient est responsable, si elle ne prouve qu'elle l'a gardé ou l'a surveillé avec toute l'attention demandée par les circonstances ou que sa diligence n'eût pas empêché le dommage de se produire.*»

Les automobilistes acceptent ces règles de droit sévères empêchant les automobilistes d'échapper aux conséquences de la responsabilité.

Je puis donc vous dire que vous auriez raison d'accepter la motion d'ordre que je vous ai présentée et qui n'est point une simple motion dilatoire.

Je vous promets en effet que si la France et l'Italie, grands pays de tourisme, votent des projets comportant une responsabilité civile aussi étendue que celle que vous avez proposée et des primes d'assurance aussi élevées que celles que nous devons payer si cette loi est adoptée, je vous promets que je voterai avec vous.

Ce n'est pas comme automobiliste que je parle ici, c'est comme citoyen et député d'un canton qui va être frappé très durement si cette loi entre en vigueur.

Les Tessinois et nous, nous serons frappés, dis-je, plus que n'importe quel canton parce que notre territoire pénètre dans celui des pays qui nous environnent et parce que nous avons une longue frontière commune avec l'étranger, plus longue encore si l'on tient compte de l'exiguïté du canton de Genève.

Le jour où cette loi sera appliquée dans toutes les parties, car je n'admets pas la possibilité qu'une partie seulement de la loi soit mise en vigueur, ce jour-là plus des trois quarts des automobilistes qui avaient coutume de franchir notre frontière, n'entreront plus chez nous. En effet, dès le jour où ils devront payer un droit, ne serait-ce qu'une somme de cinq

francs, ils renonceront à entrer chez nous. Et je voudrais bien que l'on nous dise ce que sera cette somme; car dans le rapport qui vous a été très spirituellement lu, on ne nous donne sur ce point aucun renseignement. Quand nous votons des droits, de quelque nature qu'ils soient, nous demandons que l'on nous informe du montant de ces droits. Or, ce droit-là, vous ne le connaissez pas. Vous nous demandez d'imposer les automobilistes à l'entrée et vous ne nous dites pas l'étendue du droit que vous voulez demander.

Je dis que ce jour-là sera un jour désastreux pour nous à Genève, en particulier — pardonnez-moi de vous parler encore de mon canton — en été, des automobilistes viennent d'Evian, d'Aix, de toute la région savoissienne. Ils trouvent des hôtels peut-être mieux tenus, des agréments qu'ils n'avaient peut-être pas soupçonnés et qui les décident à s'arrêter. A ce propos, je rends hommage aux décisions qu'a prises le Conseil fédéral et qui permettent aux étrangers de séjourner trois ou quatre jours chez nous avec un minimum de formalités. Mais le jour où ces gens sauront qu'ils auraient à payer une prime, ils ne passeront plus la frontière; nous perdrons ainsi les trois quarts de nos clients et de nos visiteurs.

Songez à la psychologie de celui qui fait des projets de voyage: des inconvénients ou des difficultés même de peu d'importance le décident facilement à préférer tel itinéraire à tel autre. Je parle à quelqu'un qui aime les courses de montagne, en la personne de M. Häberlin, et je lui dis: Au moment où l'on fait le projet d'une ascension, le Cervin, par exemple, choisi de préférence à un autre sommet, on se détermine selon des raisons souvent très secondaires; le guide aura formulé des prétentions exagérées ou il a mauvais caractère, et l'on renonce à la course projetée, on en fait une autre au cours de laquelle on ne rencontre pas ces petites difficultés.

Les trois quarts des voyageurs qui se proposent de faire un voyage tiennent compte de ces inconvénients lorsqu'ils ont à choisir leur itinéraire. En admettant même que M. le président de la commission ait raison et que ces formalités soient peu de chose, elles suffiraient pour détourner de notre pays des voyageurs.

Je voudrais, en terminant, vous rappeler qu'il faut prévoir ce que sera plus tard l'automobile. En 1911, on avait prophétisé sur ce sujet. Deux de nos collègues notamment se sont prononcés, deux de nos collègues qui étaient animés de cet esprit que je voudrais pouvoir ne pas qualifier de réactionnaire, afin de ne contrister personne. L'un d'eux a dit: «*La portée économique de l'automobile est mince, même en ce qui concerne le tourisme international.*» (Rires.) La deuxième opinion est celle de M. Brügger, notre éminent collègue du Conseil des Etats, qui était le futur adjudant général du général; il disait: «*L'automobile n'a aucune valeur pour les longues distances.*» (Rires.) Il y a des gens qui partagent encore l'opinion de M. Brügger, je crois; il y a des députés qui seraient prêts à répéter encore aujourd'hui ce qui a été dit en 1911. Ces Messieurs se sont trompés. Ceux qui ne croient pas à la nécessité des mesures internationales dont j'ai parlé et qui supposent qu'on peut appliquer en 1925 une loi pour la modifier ensuite suivant les circonstances, en 1926, commettent une lourde erreur. — En 1925, dans les pays qui nous environnent, on acceptera le principe de l'assimilation au détenteur

d'animaux en matière de responsabilité civile. Je dis donc que nous devons adopter la même solution pour ne pas nous singulariser et pour ne pas nous isoler. C'est pourquoi je vous présente la motion d'ordre suivante:

« Le Conseil national,

Vu les délibérations du comité spécial de la circulation routière, réuni à Paris du 27 octobre au 1^{er} novembre dernier, sur l'initiative de la Société des Nations,

Vu l'adoption en première lecture par ce comité d'un nouvel arrangement tendant « à unifier la réglementation de la circulation internationale et à simplifier les formalités aux frontières »,

Vu en outre le fait que cet arrangement sera soumis à une conférence qui doit être convoquée dans le courant de 1925,

Vu, d'autre part, la motion Seiler-Zermatt, relative à la convocation d'une conférence internationale de la route,

Considérant en outre que la commission du Conseil national n'a pas reçu de rapport sur les travaux du dit comité auquel la Suisse était représentée,

Considérant que, s'agissant de l'assurance obligatoire des nationaux et des étrangers, la commission du Conseil n'a pas pu encore étudier en détail les conséquences financières et économiques de l'accroissement des primes correspondant aux nouvelles conditions d'assurance et notamment aux risques résultant de la responsabilité civile aggravée,

Considérant que les compagnies d'assurances, en particulier, n'ont pas encore donné de manière claire des précisions sur les surprimes qui doivent être réclamées à la frontière aux étrangers,

Renvoie la suite des débats jusqu'après la date où aura lieu en 1925 la conférence internationale de la route convoquée sur l'initiative de la Société des Nations.»

Et maintenant, Messieurs, en terminant, je fais appel à vos sentiments de solidarité. Vous qui faites partie des cantons centraux de la Suisse, je fais appel à votre équité et je vous demande de ne pas sacrifier les régions frontalières à des préjugés, comme elles seront certainement sacrifiées si vous votez la loi qui vous est aujourd'hui présentée sans y apporter les modifications commandées par les circonstances et par notre situation en Europe.

Präsident: Der Antrag des Herrn de Rabours kann als Gegenantrag zum Eintretensvorschlag der Mehrheit der Kommission betrachtet werden und wäre daher im Zusammenhang mit der Eintretensfrage zu behandeln. Ich nehme an, Sie seien damit einverstanden, und die Diskussion kann vorwärtsgehen.

Pfister: Mit Recht wird gesagt, dass die Automobilfrage eine Strassenfrage und diese eine Finanzfrage sei. Man erwartet allgemein eine Regelung der Automobilfrage, sei es früher oder später, auf eidgenössischem Boden, die meisten Automobilisten, sagen wir einmal, die seriösen, rücksichtsvolleren, weil sie vom Gesetze einheitliche Normen in bezug auf Fahr-

geschwindigkeit, eine gerechte Lösung der Versicherungsfrage, vorab aber freie uneingeschränkte Benützung der Strassen erwarten, die übrigen Bewohner, die Nichtautomobilisten in der Erwartung, dass ihnen als Fussgänger als Mitbenützer und Anwohner der Strassen mehr Rücksicht getragen werde als bis anhin unter den Verhältnissen des Konkordates und all den vielen mehr oder weniger wirksamen Vorschriften und Verfügungen der Kantone. Sie werden mit mir alle darin einiggehen, dass das Automobil in unserm Wirtschaftsleben ein Faktor geworden ist, ohne welchen wir gar nicht mehr auskommen können, obwohl dasselbe in bezug auf die Verbreitung die Grenzen des Möglichen bei uns noch lange nicht erreicht hat. Ich erinnere hier nur an die Entwicklung der Traktoren. Die allernächste Zukunft wird uns hier ganz sicher Ueberraschungen bringen. Die verhältnismässig billigen und billig arbeitenden Traktoren werden überall den sogenannten Pendelverkehr erobern, von Filiale zu Filiale oder von Geschäft zu Station. Die Verwendbarkeit derselben in grösseren wie in mittleren landwirtschaftlichen Betrieben hat sich sehr gut bewährt, so dass wir ganz sicher mit einer bedeutenden Vermehrung rechnen müssen.

Es wird deshalb Ihre Kommission in Würdigung dieses Momentes beantragen, grundsätzlich die Traktoren dem Gesetze zu unterstellen. Aber weil man deren Entwicklung noch nicht kennt, wird sie auch beantragen, dem Bundesrate das Recht einzuräumen, sie ganz oder teilweise den Bestimmungen desselben zu entheben.

Leider regelt der Gesetzesentwurf nur die reine Automobilfrage abgesehen von den Bestimmungen über den Fahrradverkehr, deren Einbezug meines Erachtens sehr wünschbar aber referendumspolitisch unter Umständen dem Ganzen sehr gefährlich werden kann. Von der zweiten Hauptfrage, der Strassenfrage, finden wir in dem Gesetzesentwurf herzlich wenig, als dass der Bund sich gestützt auf den Verfassungsartikel das Recht vorbehält, einige Strassenzüge als Durchgangsstrassen zu erklären und offen zu halten. Er hat auch in Aussicht gestellt, einen gewissen Teil der Kosten an den Unterhalt und die Verbesserung dieser Strassenzüge in Form von Zuschüssen an die Kantone zu übernehmen; ein Teil des erhöhten Benzinzolles sollte hier Verwendung finden, falls, was zu erwarten ist, auch die Mehrheit unseres Rates ihren erstmaligen Standpunkt ändert und in Uebereinstimmung mit dem Beschlusse des Ständerates die Benzinzollerhöhung nun genehmigt.

Dabei wollen wir nicht in Erwägung ziehen, ob es verfassungsmässig richtig und möglich ist, aus Zollerträgen Subventionen für die Verbesserung der Strassen zu geben. Aber wenn das auch kommen sollte, bin ich noch nicht vollbefriedigt von der Lösung der Strassenfrage und der mit ihr verbundenen Finanzfrage. Wir alle kennen die ungeheuren Lasten, welche die Kantone und je nach der gesetzlichen Regelung auch die Gemeinden durch den vermehrten Automobilverkehr erhalten haben. Die Auslagen für den Unterhalt und die Verbesserung der Strassen haben sich innerhalb von 10 bis 12 Jahren verfünffacht, vielerorts sogar verzehnfacht. Wohl haben die Kantone die Automobile besteuert, es werden von den Automobilisten und den Motorradfahrern namhafte Beträge eingezogen. Aber alle diese Sum-

men decken bei weitem nicht die vermehrten Strassenauslagen, hauptsächlich nicht in denjenigen Kantonen, die weniger Industrie und Gewerbe und dementsprechend auch viel weniger Automobile haben. Da frage ich, ist es recht, dass man diesen Kantonen von Gesetzes wegen die Oeffnung ihrer Strassen vorschreibt, ohne ihnen zugleich für einen gerechten Ausgleich ihrer Lasten zu sorgen. Der Bundesrat hat in seiner Nachtragsbotschaft zu Art. 37bis der Verfassung vom November 1916, als derselbe in Beratung stand, unter anderem vorgeschlagen: «Der Bundesrat ist befugt, auf dem Automobil- und Motorradverkehr Abgaben zu erheben. Der Ertrag wird zu Beiträgen an die Kantone für die Verbesserung und den Unterhalt der vom Bunde zu bezeichnenden Strassen verwendet. Die von den Kantonen und Gemeinden bezogenen Abgaben fallen dahin, ausgenommen die polizeilichen Kontrollgebühren.»

Damit wollte der Bundesrat schon im Jahre 1916 nicht bloss die Automobilfrage, sondern auch die Strassenfrage und die Finanzfrage auf eidgenössischem Boden regeln. Der Nationalrat hatte dieser Fassung am 26. Juni 1917 einstimmig zugestimmt, während dann der Ständerat im März 1918 mit Stichentscheid des Präsidenten beschloss, damals gar nicht auf die Vorlage einzutreten.

Im Jahre 1918 behandelte der Nationalrat dann neuerdings den Verfassungsartikel; er hielt einstimmig daran fest, dass dem Bunde das Recht eingefräumt werde, bestimmte Strassen für den Automobil- und Fahrradverkehr in vollem oder beschränktem Umfange offen zu erklären, liess dann aber leider die Bestimmung fallen, dass der Bund ermächtigt sei, aus dem Automobilverkehr Gebühren zu erheben, um den Kantonen Mittel zur Verbesserung ihrer Strassen zuzuführen. Es kam der jetzige Verfassungsartikel, auf den nun das heute in Beratung stehende Gesetz aufgebaut ist, und es kamen in der Folge alle die kantonalen Gesetze und Verordnungen über die Besteuerung der Automobile und Fahrräder. Aber der so wünschbare Lastenausgleich zwischen den Kantonen kam nicht; er kann nicht kommen, gestützt auf den heutigen Verfassungsartikel, was ich als einen Fehler, als eine gewisse Ungerechtigkeit betrachte. Dem Bunde allein wäre es möglich gewesen, die Strassenlasten der Kantone wenigstens annähernd auszugleichen. Mit der fiskalischen Belastung aller Antriebsmittel der Motoren für Automobile und Fahrräder, sei es Benzin, Benzol oder andere Stoffe, hätte er sich die notwendigen Mittel hierfür verschaffen können.

Bei der jetzigen Regelung der Automobilbesteuerung kommen vorab die mehr Landwirtschaft treibenden Kantone zu kurz, sie sind im Nachteil gegenüber den Städtkantonen. Ich erinnere nur an die Verhältnisse zwischen Basel-Stadt und Basel-Land, zwischen Waadt und Genf. Die beiden Städtkantone haben sehr viele Automobilbesitzer und nehmen infolgedessen ganz erhebliche Steuerbeträge ein, haben aber andererseits ganz kurze Strassenzüge zu erhalten. Ihre Automobilisten fahren infolge der Raumverhältnisse ihrer Kantone jedenfalls mehr Kilometer in den Nachbarkanton Basel-Land und Waadt als in den eigenen Kantonen, während andererseits in Basel-Land und im Kanton Waadt viel weniger Automobile gehalten werden, die zu unterhaltenden Strassenzüge aber unvergleichlich grösser

sind als diejenigen der genannten Städtkantone und entsprechend auch ihre Strassenlasten, verursacht zum grössten Teil durch die ausserkantonalen Automobile.

Die Verhältnisse in der Urschweiz liegen noch schlimmer. Herr Odermatt von Obwalden hat mir mitgeteilt, dass sie im ganzen Kanton zirka 50—55 Automobile besitzen und im Jahre nur zwischen 3—4000 Fr. Automobilsteuern von den eigenen Automobilisten einziehen können, währenddem sie jährlich über 100,000 Fr. Auslagen für ihre Durchgangsstrassen haben. Obwalden und verschiedene andere Urkantone haben zum Ausgleich eine Wagensteuer eingeführt, den sogenannten Wegzoll, aber das Gesetz, das heute in Beratung steht, stellt den Grundsatz auf, dass die Kantone an ihrer Grenze keine Steuern mehr erheben dürfen. Es fällt also für diese Kantone diese Steuereinnahme dahin. In solchen Fällen sollte ein Lastenausgleich durch den Bund geschaffen werden, und zwar in erheblich grösserem Masse als wie er in Art. 67 des Automobilgesetzes vorgesehen durch den Ertrag von 5 Fr. Benzinzoll durchgeführt werden kann. Es könnte durch die Form der fiskalischen Belastung aller Antriebsmittel auch für den einzelnen Automobilisten und Motorfahrer eine viel gerechtere Besteuerung durchgeführt werden. Die jetzige Besteuerung besteht aus einer Grundsteuer für die Wagen oder Motorräder und der Besteuerung der Motorstärken. Ob einer seinen Wagen im Monat nur einmal braucht oder täglich, er hat ganz genau gleich viel Steuern zu bezahlen, wie der andere, insofern der Wagen die gleiche Motorstärke hat. Würden aber die Antriebsstoffe für die Motoren als Hauptsteuerfaktor herangezogen, so wäre der Ausgleich ohne weiteres gemacht. Diejenigen, welche viel solcher Antriebsstoffe gebrauchen, die viel fahren, würden entsprechend mehr Gebühren zahlen und umgekehrt. Persönlich stehe ich der Vorlage im grossen und ganzen sehr sympathisch gegenüber, werde auch für Eintreten stimmen und möchte Ihnen das auch beantragen. Ich wollte nur darauf hinweisen, dass durch die derzeitige Besteuerung der Automobile und Motorräder durch die einzelnen Kantone ein Lastenausgleich zwischen den Kantonen nicht in gerechter Weise durchgeführt werden kann. Es könnte nur geschehen, wenn wir dem Bunde grössere Mittel zur Verfügung stellten als wie der Ertrag der 5 Fr. Benzinzollerhöhung ausmacht.

Ich bin der Meinung, dass wir über kurz oder lang noch einmal auf diesen Punkt zu sprechen kommen werden. Die Angelegenheit wird spruchreif, sobald der Bund in Zukunft nicht imstande ist, den Begehren der Kantone hinsichtlich Subventionierung ihrer Durchgangsstrassen, gerade gestützt auf Art. 67 des Automobilgesetzes, voll gerecht zu werden, jedenfalls aber dann, wenn einzelne Kantone die finanziellen Mittel zum Ausbau ihrer Automobilstrassen nicht aufbringen und wir infolgedessen keine zusammenhängenden, gut ausgebauten Automobilstrassen erhalten, worauf wir im Interesse nicht bloss etwa der Automobilisten, sondern in erhöhtem Masse im Interesse der übrigen Bevölkerung hinarbeiten sollten. Ich erinnere nur kurz an die Verhütung der Staub- und Kotplage, der Erschütterung der Gebäude, der Verunreinigung der Feld- und Gartenprodukte.

Meines Erachtens wäre eine gemeinsame Lösung der Automobilstrassenfrage das Richtige. Ich sehe

ein, dass zurzeit eine Verquickung derselben nicht möglich ist, weil der Verfassungsartikel, den wir gegenwärtig haben, dagegen spricht. Ich möchte persönlich auch keine Verschiebung, deshalb habe ich meine Anregung nicht in Form eines Antrages gebracht. Dagegen möchte ich mir vorbehalten, später, wenn der Ausgleich durch den erhöhten Benzin Zoll nicht voll kommen kann, schliesslich in Form einer Motion darauf zurückzukommen.

Wirz: Die Referenten der Kommission haben das Geschichtliche und das Allgemeine mit bezug auf das Automobilgesetz erschöpfend behandelt, so dass es sich erübrigt, in dieser Beziehung näher auf diese Materie einzutreten. Ich kann auch konstatieren, dass die Referenten im Sinn und Geist der Mehrheit der Kommission gesprochen haben. Auch unsere Fraktion geht durchaus mit der Aeusserung einig, dass wir ein Gesetz schaffen müssen, das loyal die Interessen sowohl der Automobilisten als auch der übrigen Strassenbenützer berücksichtigt.

Wenn irgendwo, so hat sich hier auf diesem Gebiet die Kleinstaaterei unangenehm fühlbar gemacht. Wir sind ja geradezu der Lächerlichkeit preisgegeben in bezug auf die Vielgestaltigkeit unserer Automobilsvorschriften. Das hat auch den Fremdenverkehr ohne Zweifel geschädigt. Aber eine grosszügige Lösung der Frage ist auch jetzt zum voraus verunmöglicht, weil der Bund nach meiner Ansicht in der Aufstellung der Verfassungsvorschriften nicht gerade eine glückliche Hand gehabt hat. Schon heute wird von verschiedener Seite an der strikten Fassung und Befolgung des Verfassungsartikels gerüttelt. Die Automobilisten verlangen dies; der Bundesrat selber hat es schon probiert, und es wird schwer halten, nun etwas herauszukristallisieren, das alle befriedigt.

Der Bundesrat hat z. B. den Kantonen nur die örtliche Beschränkung in der Benutzung der Strassen zugestehen wollen, die zeitliche jedoch sich selber vorbehalten, wenn solche Vorschriften erlassen würden. Die Automobilistenverbände wollen überhaupt alle Beschränkungen der Genehmigung des Bundesrates unterstellen. Es ist bereits heute schon durch den deutschen Kommissionsreferenten betont worden, dass es einfach nicht angehe, an den Verfassungsbestimmungen herumzudeuteln und sie so ausulegen, wie sie uns gelegentlich passen. Nach meiner Ansicht haben wir uns nun einfach an diese Vorschriften zu halten, sie loyal zu handhaben und den Kantonen zu geben, was der Verfassungsartikel vorschreibt. Sowohl der Ständerat als auch die nationalrätliche Kommission haben deswegen abgelehnt, die Rechte der Kantone, die hier vorgesehen sind, zu verändern und herabzumindern.

Der Gesamtentwurf macht den Eindruck des Kompromisses, des Achseltragens nach den verschiedensten Richtungen, so dass man von einem grossen Zuge in der Gesetzgebung mit gutem Gewissen nicht sprechen kann. Die Fassung der Artikel, wie sie die Kommission vorgenommen hat, ist nicht immer einstimmig zustande gekommen. Bei verschiedenen Gelegenheiten wurden Gegenanträge eingereicht, aber verworfen. Man hat sich unterzogen. Immerhin konnte ich nicht umhin, verschiedene Anträge an den gesamten Nationalrat weiterzuleiten, weil nach meiner Ansicht eine gewisse Aenderung, eine

gewisse Kritik an dem vorliegenden Werke möglich ist und auch vorteilhaft sein wird.

Ich will kurz auf diese Anträge eintreten, ohne sie des Genaueren zu begründen. Ich behalte mir vor, dies bei der Detailberatung zu tun. Ich möchte nur kurz darlegen, warum wir dazu gekommen sind, diese Anträge einzureichen.

Einmal Art. 8. Er handelt vom Führerausweis, der erteilt werden soll auf Grund einer praktischen und theoretischen Prüfung. Ziffer 3 des Art. 8 führt die Abweisungsgründe an, z. B. Trunksucht, körperliche oder geistige Gebrechen, die die sichere Führung des Wagens verhindern. Ich frage mich und habe auch in der Kommission gefragt: Wer stellt fest, ob einer imstande sei, einen Wagen ohne Gefährdung der Passanten zu führen? Antwort: Die Organe, welche überhaupt den Ausweis ausstellen, welche die Prüfung vornehmen. Ich glaube, die richtige Antwort wäre hier: «Das stellt ein Arzt fest». Darum mache ich den Vorschlag, dass auch ein Gesundheitsausweis gefordert werden müsse, bevor die Bewilligung erteilt werden kann. Ich glaube, das sei im Interesse der Sicherheit der Strassengänger. Wenn Sie heute untersuchen, ob Leute, die gesundheitlich nicht auf der Höhe sind, Führerausweise haben, so müssen Sie die Frage mit «Ja» beantworten. Es ist konstatiert, dass Leute, die ungenügend sehen, Leute, die ungenügend hören, Leute, die über den Gebrauch ihrer Glieder ungenügend verfügen, einen Führerausweis erhalten haben. Das ist ohne Zweifel auf Kosten der Sicherheit der Strassen geschehen. Bei der Bahn ist es ganz selbstverständlich, dass der Lokomotivführer den Gesundheitsausweis besitzt, und zwar einen ganz genauen. Ich stelle mir natürlich vor, dass dieser Ausweis sich nur auf das zu beziehen habe, was für die sichere Führung von Wichtigkeit ist: Gesicht, Gehör, Gebrauch der Glieder. Ich glaube, wir haben die Pflicht, für die grösstmögliche Sicherheit der Strassen zu sorgen, ohne dass wir die Führer deswegen etwa belästigen. Es ist keine grosse Belästigung, wenn ein Gesundheitsausweis erbracht werden muss gestützt auf ein Formular. Ich werde später auf diese Details eintreten.

Art. 16bis handelt über ein ähnliches Kapitel der Strassensicherung. Damit hat man sich aber in der Kommission nicht gerade mit Hingabe beschäftigt, es betrifft nämlich den Schutz der Führer selber. Die Kommission hat immerhin eine Fassung in allgemeiner Form aufgenommen, die etwas bedeutet gegenüber dem Nichts des Ständerates, nämlich: «Die Sicherheit des Verkehrs darf nicht durch Uebermüdung des Automobilführers gefährdet werden». Die Kommission hat also die Ueberzeugung, dass die Uebermüdung, die Schläfrigkeit des Führers eine grosse Gefahr für die Strassen seien, und die verschiedenen Prozesse, die wegen Unfällen geführt werden müssen, beweisen auch, dass die Uebermüdung bei diesen Unglücksfällen eine erste Rolle spielt. Nun aber wendet sich der Automobilklub auch gegen diese allgemeine, wenig gefährliche Fassung. Er sagt, die Konsequenzen, die da entstehen werden, seien unübersehbar. Zum Teil muss ich ihm Recht geben, und zwar deswegen, weil die Fassung sehr allgemein gehalten ist. Auch nach zweistündigem, dreistündigem Fahren, wo der Führer seine ganze körperliche und geistige Kraft konzentrieren muss, kann Uebermüdung eintreten. Das Gericht könnte also z. B. konstatieren,

dass die Art der Steuerung usw. des Wagens schon innerhalb 3 Stunden eine Uebermüdung bewirkt habe, was natürlich bei einem Gerichtsfalle seine Konsequenzen hätte.

Ich persönlich lege auf diese allgemeine Fassung sehr wenig Wert. Ich möchte das fast vergleichen mit einem Grundsatz, den man in ein Sanitätsgesetz hineinbrächte: «Der übermässige Alkoholgenuss ist schädlich; man hat dafür zu sorgen, dass der Alkohol nicht übermässig genossen wird.» Wenn weiter keine Ausführungsbestimmungen vorhanden sind, so ist das eine schöne Erkenntnis, ein schöner Grundsatz, aber in der Praxis erreicht er blutwenig. Ich glaube, auch diese Fassung der Kommission wird zum Schutze der Wagenführer sehr wenig beitragen. Darum habe ich versucht, eine Fassung zu bringen, die einen wirklichen Schutz des Führers und der Strassen bedeutet. Ich verweise darauf, dass sie eigentlich vom Departemente herrührt, das man aufgefordert hatte, eine Formulierung der Wünsche der Kommission in dieser Beziehung zu versuchen.

Wir fordern also zehnstündige Arbeitszeit und nachherige achtstündige ununterbrochene Ruhe. Ich bemerke, dass die Zahlen, die angeführt sind, kein Axiom bedeuten sollen; man kann über sie ja reden. Aber wichtig erscheint mir, dass eine vernünftige Arbeitszeit und eine vernünftige Ruhezeit festgelegt werden.

Art. 19bis hebt im Gegensatz zum Ständeratsbeschluss den Zwang für die Luftbereifung auf. Der Artikel sagt, dass der Bundesrat die Kategorien bestimme und die Zeit festsetze, wann die Luftbereifung einzutreten habe. Das wird für den Bundesrat keine leichte Aufgabe sein; denn wir wissen, was bei diesen Gelegenheiten geschieht. Die Interessenten werden den Bundesrat bestürmen, entweder die Sache zu beschleunigen oder noch viel eher, sie hinauszuschieben. Mir scheint der Erfolg der Bevorzugung der Luftbereifung recht vague zu sein. Darum erlaube ich mir, die Absicht des Ständerates wieder aufzunehmen; hingegen möchte ich die Fassung mildern. Wir sprechen grundsätzlich das Verbot aus, mit Hartgummi zu fahren; aber wir geben dem Bundesrate das Recht, die nötigen Ausnahmen zu gestatten. Ich gestehe offen ein, dass für gewisse Zwecke die Luftbereifung zwar angeht, aber sich stärker abnützt, was für den Wagenhalter eine finanzielle Belastung bedeutet, so dass man hier entgegenkommen kann. Ich gebe auch zu, dass es heute Reifen gibt, welche zwar nicht Luftreifen sind, aber doch ein ordentliches, ruhiges Fahren erlauben, z. B. Hartreifen mit Luftkammern, die man überhaupt nicht so stark, d. h. bis auf die Eisenfelgen abfahren kann. Hier möchten wir also dem Bundesrate die Kompetenz geben, für das Richtige und Passende zu sorgen. Weiter möchten wir nicht, wie der Ständerat, sagen: Nach zwei Jahren darf mit Hartgummi nicht mehr gefahren werden; wir wollen dem Bundesrate hier freie Hand lassen. Wenn die Zeit gekommen ist, ein absolutes Verbot zu erlassen und die Hartgummiräder wegzudekretieren, so soll der Bundesrat die Möglichkeit dazu haben. Ich glaube, wir sollten diesen Vorstoss wagen und im Prinzip die Luftreifen verlangen.

Art. 40 handelt über die Versicherungspflicht. Die bundesrätliche Vorlage sah vor, dass nur die Bundesauto von der Versicherung ausgenommen

seien. Der Ständerat fügte dann noch die Kantone hinzu und in unserer Kommission kam es in einem Moment fast dazu, auch die Gemeinden aufzunehmen, in Weiterentwicklung der Erkenntnis, dass, wenn der Bund finanzkräftig genug sei, die Versicherung im gegebenen Falle auszubezahlen, wenn das auch für die Kantone zutrefte, es auch eine ganze Reihe von Gemeinden gebe, die ebenso finanzkräftig seien, wie einzelne Kantone, um die Auszahlungen im gegebenen Falle vorzunehmen. Aber ich sage mir, schwere Unglücksfälle haben auch schwere finanzielle Konsequenzen, und ich frage mich, warum soll sich der kleine Kanton nicht auch gegen diese Konsequenzen schützen, warum nicht auch der Bund? Der Bund versichert ja heute schon 50 % seiner Automobile. Warum soll er das nicht für alle tun? Immerhin möchte ich auch hier die Milderung eintreten lassen, dass eine Selbstversicherung geschaffen werden kann. Wenn man der Ansicht ist, wir jagen den privaten Versicherungsgesellschaften fette Hasen in die Küche, wir zahlen zu viel, die Unfälle seien verhältnismässig zu wenig zahlreich, die Gewinne der Versicherungsgesellschaft dagegen zu gross, dann kann man ja zur Selbstversicherung übergehen, wie dies ein Gutachten jener Bundesstellen, die Automobile halten, auch vorschlägt. Dann ist es aber auch möglich, den Bund zur Versicherung anzuhalten.

Und nun zum Kapitel Fahrräder. Ich habe in der Kommission auch zu denen gehört, die vor Einbezug der Fahrräder warnten. Wir haben im Kanton Zürich diesen Einbezug das erstmal mit dem Verwerfen des Gesetzes bezahlen müssen. Schon beim ersten Gesetz warnte ich davor, die Fahrräder in das Gesetz hineinzunehmen. Man hat es trotzdem getan und das Gesetz ist verworfen worden. Und das zweitemal ist es um ein Haar ebenso gegangen; denn nur 1 % der Stimmberechtigten war mehr für die Annahme als fürs Verwerfen. Ich darf ruhig sagen, dass ich damals das Gesetz gerettet habe, weil ich speziell in Winterthur unter den Arbeiterradfahrern auf die Wichtigkeit des Gesetzes aufmerksam gemacht und sie abgehalten habe, gegen das Gesetz zu stimmen. Wäre die Aufklärung nicht eingetreten, so wäre das Gesetz zum zweitenmal verworfen worden. Man wird verstehen, dass die Stimmen der Radfahrer ein grosses Gewicht bei einer Abstimmung bedeuten. Wir haben im Kanton Zürich 80—90,000 Radfahrer, wobei natürlich die weiblichen mitgezählt sind, aber wenn wir nur die Hälfte nehmen, so haben wir rund 50,000 stimmberechtigte Radfahrer. Stimmen aber im Kanton Zürich 50,000 gegen ein Gesetz, so ist es verworfen.

Es rentiert sich nur, über das Fahrrad zu legiferieren, wenn die aufgenommenen Bestimmungen für die Volkswirtschaft und für die Allgemeinheit von Wichtigkeit sind. Dagegen muss ich mich allerdings auch wenden, dass eine Pflicht bestehe, über das Fahrrad zu legiferieren. Es wurde in der Kommission darauf hingewiesen, der Verfassungsartikel spreche von Automobilen und Fahrrädern. Das hat natürlich aber nicht den Sinn, dass gleichzeitig über beide legiferiert werden müsse. Ich erinnere nur an den Art. 22 der alten Bundesverfassung vom Jahre 1848, der von der Errichtung einer eidgenössischen Hochschule und eines eidgenössischen Polytechnikums spricht. Sie wissen, das Polytechnikum ist da, die Hochschule ist nicht da und wird noch lange nicht kommen. Auch die neue Verfassung von 1874 ent-

hält etwas Aehnliches. Natürlich ist in der betreffenden Bestimmung das Polytechnikum ausgelassen, aber es heisst in Art. 27: Der Bund kann eine eidgenössische Hochschule und andere höhere Schulen errichten. Das will doch gewiss nicht sagen, dass man die Hochschule und die andern höhern Anstalten miteinander errichten müsse, sondern das sie sich zeitlich folgen können. Es kann somit keine Rede davon sein, dass wir über das Fahrrad legiferieren müssen.

Und nun zum berühmten Kontrollschild. Die Radfahrer lehnen diesen Kontrollschild kategorisch ab und haben dafür auch eine gute Begründung. Sie sagen: «Wenn das gesamte Ausland auf den Kontrollschild verzichten kann, warum kann es die Schweiz nicht?» Wenn Sie den Sitzungsbericht des Ständerates durchlesen, so sehen Sie mit aller Deutlichkeit, dass es nur Steuerrücksichten sind, welche den Schild verlangen, aber der Art. 66 unseres Gesetzes garantiert den Kantonen die Gebührenerhebung und wir können es, meine ich, ruhig den Kantonen überlassen, wie sie die Kontrolle durchführen werden. Für die Kontrolle ist meines Erachtens der Schild absolut nicht nötig. Es gibt ja farbige Kontrollbänder, die auf den ersten Blick erkennen lassen, ob die Gebühren bezahlt sind. Warum soll man den Forderungen der Radfahrer nicht entgegenkommen? Warum sollen wir alles ablehnen? Ich habe überhaupt den Eindruck, dass auch von den Forderungen des Automobilklubs ein ganzes Bündel ohne Schaden bewilligt werden könnte. Man sollte den Verbänden auch zeigen, dass man gewillt ist — wo es sich rechtfertigt — entgegenzukommen, dass man dagegen festhält, wo es im absoluten Interesse der Allgemeinheit liegt. Ich habe das städtische Polizeiamt in Winterthur ersucht, uns über die Fahrradverzeigungen Mitteilungen zu machen. Wir haben in Winterthur im Jahr etwa 1000 Verzeigungen; aber davon entfallen volle sieben Achtel auf die mangelnde Beleuchtung zur Nachtzeit. Für diese Verzeigungen nützt also der Kontrollschild nichts, denn der betreffende Polizist hat nicht etwa die Nummer des Kontrollschildes notiert und den Fahrer auf Grund derselben angezeigt, sondern er hat den Radfahrer angehalten. Schon diese Ueberlegung zeigt uns, wie unnötig der Kontrollschild ist. Auch Herr Bundesrat Häberlin hat in der Kommission für die Beseitigung des Kontrollschildes gesprochen. Und wir waren einmal beinahe so weit; denn wenn ich mich recht erinnere, ist nur durch Stichentscheid des Präsidenten der Kontrollschild beibehalten worden. Ich stelle den Antrag, den Kontrollschild fallen zu lassen. Die Radfahrer haben, ich gebe es zu, eine gewisse Marotte mit ihrer Forderung der Abschaffung des Kontrollschildes. Ich bin auch Radfahrer. Es ist eine gewisse Belästigung, wenn man den Kontrollschild im Jahr einmal auswechseln muss; aber ein grosses Unglück ist das nicht, eben so wenig wie die Entfernung des Kontrollschildes eines wäre. Warum sollen wir, wenn dadurch kein Schaden entsteht, dem Radfahrer die Entfernung des Kontrollschildes nicht zugestehen? Ueber die Gebühren will ich nicht weiter reden — sie sind den Kantonen durch Art. 66 garantiert — trotzdem ich die Auffassung habe, dass eine Gebühr für das Fahrrad, genau genommen, ein Übel sei. Wir haben auf der Strasse eine Reihe von Fahrzeugen, die die Strasse viel mehr schädigen als das Fahrrad. Wenn die Gebühren zur Verbesserung

der Strassen verwendet werden, kann nicht viel gegen sie eingewendet werden. Im Kanton Zürich kann der Radfahrer ruhig die 2 Fr. zahlen, wenn sie für die Strassenverbesserung dienen. Seitdem wir ein Automobilgesetz haben, kann man sehr deutlich die Verbesserung der Verkehrswege konstatieren, weil alle Gebühren der Automobile und Fahrräder, wenn ich nicht irre im Gesamtbetrag von etwa 1½ Millionen Franken, neben den gewöhnlichen Aufwendungen als ausserordentlicher Zuschuss für die Automobilstrassen verwendet werden.

Art. 51 scheint mir auch in Widerspruch zu sein zu Art. 50. In Art. 51 gesteht das Gesetz den ausländischen Radfahrern zu, ein Vierteljahr ohne Kontrollschild zu fahren. Das ist geradezu eine Beleidigung für die inländischen Fahrer. Man zwingt den inländischen Fahrer, wider seinen Willen, zu einem Schild, der Ausländer aber darf ruhig ein Vierteljahr lang ohne Kontrollschild an seiner Nase vorbeifahren. Entweder oder! Entweder ist der Kontrollschild für beide nötig oder für keinen!

Den Art. 55, der von der Haftpflichtversicherung der Fahrräder handelt, möchte ich an die Kommission zurückweisen. Wenn Sie diese Versicherung nicht pflichtig machen, so werde ich den Antrag stellen, die Fahrräder überhaupt aus dem Gesetze herauszunehmen. Das ist der einzige Artikel, von dem man sagen kann, er sei volkswirtschaftlich von Wert. Wir sichern den Fahrer und wir sichern den Verunfallten. Wir garantieren, dass beim Unglücksfall dann auch wirklich eine Zahlung erfolgt. Wenn ich von 80—90,000 Radfahrern des Kantons Zürich gesprochen habe, so möchte ich ja nicht etwa sagen, dass diese alle bei einem Unglücksfall auch in der Lage seien, die Entschädigung zu zahlen. Wir haben darum die obligatorische Haftpflicht eingeführt, nach dem Wunsche der Verbände. Ich meine, wir können ruhig einen Handel abschliessen. Wir kommen den Radfahrern durch Abschaffung des Kontrollschildes entgegen, stipulieren dagegen die obligatorische Haftpflicht. Die Verbände sind ja damit einverstanden. Die Belastung ist nicht gross: Wir im Kanton Zürich zahlen 2 Fr. Gebühr und 2 Fr. Haftpflichtversicherung, die durch die Verbände oder durch den Kanton ausgeübt wird. Die Belastung beträgt also 4 Fr., ein Betrag, den jeder Radfahrer zahlen kann. Wir haben uns im Kanton Zürich nun daran gewöhnt. Wie ich gelesen habe, hat kürzlich auch im Kanton Basel-Stadt die Rechnungsprüfungskommission eine Untersuchung darüber verlangt, ob nicht die obligatorische Haftpflicht eingeführt werden solle.

Nur noch drei Bemerkungen. Es tut mir ausserordentlich leid, dass man bei den Gebühren nicht vorschreiben kann, sie seien ausschliesslich für Automobilstrassen zu verwenden. Hingegen ist Art. 67 notwendig, der sagt: «Wenn der Bund einmal Subventionen zahlt, so sollen diese Gebühren von den Kantonen zu diesem Zwecke verwendet werden.» Diese Möglichkeit soll geschaffen werden. Dann scheint mir aber auch Ziff. 2 nötig, dass nämlich der Bund vorschreiben könne, wie hoch die Gebühren in den Kantonen sein sollen, dies, damit für ihn überhaupt noch etwas abfällt.

Mit bezug auf die Haftpflicht nur ein kurzes Wort. Ich stehe auch auf dem Boden, dass eine Verschärfung nötig sei. Herr de Rabours kann sich nun nicht mehr auf die Franzosen berufen, die liberaler seien als

wir. Ich habe kürzlich die Notiz gelesen, dass der Pariser Kassationshof beschlossen habe, nun auch die Kausalhaftung in Anwendung zu bringen, d. h. der Automobilfahrer hat den Beweis zu erbringen, dass er nicht schuldig ist. Die Schweizer Fahrer werden extra gemahnt, sich in acht zu nehmen, da in Frankreich der Wind nun auch von dieser Seite blase. Ich meine also, man ist im Zuge, das Publikum zu schützen. Wir sollten daher bei dieser verschärften Haftung bleiben.

Nun muss ich aber den Bundesrat einer Unterlassungssünde zeihen. Er hätte sich unbedingt über die Häufigkeit der Unfälle erkundigen sollen. Man sagte, das sei zu schwer, es gehe nicht. Ich aber habe vom Kanton Zürich sehr rasch eine Statistik bekommen. Wenn wir den Automobilisten diese scharfe Haftpflicht zumuten, so müssen wir auch den Beweis leisten, dass sie nötig ist. Das ist leicht zu machen und der Bundesrat soll die Versäumnis nachholen.

Wir haben im Kanton Zürich im Jahre 1920 17 tödtliche Unfälle gehabt, im Jahre 1921 18, im Jahre 1922 18, 1923 24. Im Jahre 1923 hatten wir 139 schwere Unfälle, davon 24 mit tödlichem Ausgang; im Jahre 1924 so weit die Statistik reicht, 187 schwere Unfälle, davon 15 mit tödlichem Ausgang. Also 187 Unfälle, bei denen das Gericht eingreifen musste. Wieviel wurden aber aussergerichtlich erledigt? Die Zahlen sind Beweise dafür, dass die verschärfte Haftpflicht nötig ist. Wenn wir die Statistik auf das Gebiet der ganzen Schweiz ausdehnen, so bekommen wir sicher den Beweis in die Hand, dass die Kausalhaftpflicht unbedingt nötig ist.

Die Verbände wünschen viele Vorschriften in die Verordnung hinein. Ich habe das in der Kommission an verschiedenen Orten auch verlangt und werde es wieder beantragen. Die technischen Neuerungen gehören nicht ins Gesetz. Dann ist es auch nicht nötig, dass wir das Gesetz zurückstellen, bis die internationalen Vorschriften geordnet sind. Man will sogar auf den Völkerbund abstellen; ich glaube aber, das ist ein schwacher Trost. Die Mühlen des Völkerbundes mahlen langsam, und bis dieses Brot gebacken ist, wird der Hunger nach diesem Gesetz auf eine zu harte Probe gestellt. — Ich glaube, auch da dürfen wir ganz ruhig entgegenkommen.

Wir haben die Ueberzeugung, dass der Bundesrat im grossen und ganzen ein gutes Gesetz vorgelegt hat. Wenn wir es noch verbessern, vielleicht zum Teil auch in der von mir vorgeschlagenen Richtung, so kann niemand mit Recht sagen, dass wir gegen die Automobilisten legiferieren. Wir wollen eine weiterherzige Regelung. Es kann sich nicht um eine Rückbildung des Automobilismus handeln, sondern nur um eine vernünftige Normalisierung des Autoverkehrs.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
Ici le débat est interrompu.

Nachmittagssitzung vom 16. Dezember 1924. Séance de relevée du 16 décembre 1924.

Vorsitz — Présidence: Hr. Mächler.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 750 hiervor. — Voir page 750 ci-devant.)

Weber-St. Gallen: Ich möchte mich ganz kurz mit den Argumenten beschäftigen, aus denen heraus der Antrag de Rabours gestellt worden ist. Herr de Rabours beantragt Verschiebung einmal, weil er glaubt, die Vorlage trage den Wünschen zu wenig Rechnung, die an internationalen Konferenzen über den Automobilverkehr ausgesprochen worden sind. Diese und jene Bestimmung des Entwurfes geht ihm zu weit. Er fürchtet, wir würden vor dem Auslande mit dem Gesetzentwurf schlechte Figur machen, wir könnten diese oder jene finanzielle Einbusse erleiden, weil auf Grund des Gesetzes vielleicht gelegentlich ein Automobilist weniger in unser Land kommen würde, als es der Fall unter einer andern Vorlage wäre. Es ist also schon ein Stück Furcht vor dem Auslande, vor dessen Urteil, welches dem Antrage de Rabours zugrunde zu liegen scheint. Ich glaube, in dieser Furcht vor dem ausländischen Urteil, davor, dass wir nicht gerade die beste Figur machen könnten, liege doch mehr Schwäche als Stärke. Wir hätten in dieser Frage doch in erster Linie an unsere eigenen schweizerischen Interessen zu denken und in zweiter Linie an fremde.

Wie verhält es sich mit der Behauptung, die Vorlage komme dem Automobilismus zu wenig entgegen? Ich glaube, diese Behauptung hält mit einer näheren Prüfung kaum Stand, denn, wie Herr Kollega Pfister heute morgen schon auseinandergesetzt hat, der Art. 3 der Vorlage bedeutet ein sehr weitgehendes Entgegenkommen an die Automobilisten, an den Automobilverkehr, deswegen, weil dieser Artikel die kantonale Souveränität auf dem Gebiete des Strassenwesens ein weites Stück aufhebt, eine Reihe von Strassen unter die Aufsicht und unter das Verfügungsrecht des Bundes stellt, die Kantone zwingen wird, nicht bloss die heute bestehenden Vorschriften zum Schutze des Publikums auf diesen Durchgangsstrassen preiszugeben, sondern für die Verbesserung des Strassenwesens, soweit es sich um solche Durchgangsstrassen handelt, noch bedeutend grössere finanzielle Aufwendungen zu machen, als es schon bisher der Fall gewesen ist.

Ich will dasjenige nicht wiederholen, was Herr Pfister nach dieser Richtung bereits dargetan hat. Ich könnte Ihnen immerhin aus dem Kanton St. Gallen sagen, dass wir in unserem Grenzkanton im Laufe der letzten Jahre Millionen für derartige Strassen-

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1924
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1924
Date	
Data	
Seite	750-768
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 790

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

wir. Ich habe kürzlich die Notiz gelesen, dass der Pariser Kassationshof beschlossen habe, nun auch die Kausalhaftung in Anwendung zu bringen, d. h. der Automobilfahrer hat den Beweis zu erbringen, dass er nicht schuldig ist. Die Schweizer Fahrer werden extra gemahnt, sich in acht zu nehmen, da in Frankreich der Wind nun auch von dieser Seite blase. Ich meine also, man ist im Zuge, das Publikum zu schützen. Wir sollten daher bei dieser verschärften Haftung bleiben.

Nun muss ich aber den Bundesrat einer Unterlassungssünde zeihen. Er hätte sich unbedingt über die Häufigkeit der Unfälle erkundigen sollen. Man sagte, das sei zu schwer, es gehe nicht. Ich aber habe vom Kanton Zürich sehr rasch eine Statistik bekommen. Wenn wir den Automobilisten diese scharfe Haftpflicht zumuten, so müssen wir auch den Beweis leisten, dass sie nötig ist. Das ist leicht zu machen und der Bundesrat soll die Versäumnis nachholen.

Wir haben im Kanton Zürich im Jahre 1920 17 tödliche Unfälle gehabt, im Jahre 1921 18, im Jahre 1922 18, 1923 24. Im Jahre 1923 hatten wir 139 schwere Unfälle, davon 24 mit tödlichem Ausgang; im Jahre 1924 so weit die Statistik reicht, 187 schwere Unfälle, davon 15 mit tödlichem Ausgang. Also 187 Unfälle, bei denen das Gericht eingreifen musste. Wieviel wurden aber aussergerichtlich erledigt? Die Zahlen sind Beweise dafür, dass die verschärfte Haftpflicht nötig ist. Wenn wir die Statistik auf das Gebiet der ganzen Schweiz ausdehnen, so bekommen wir sicher den Beweis in die Hand, dass die Kausalhaftpflicht unbedingt nötig ist.

Die Verbände wünschen viele Vorschriften in die Verordnung hinein. Ich habe das in der Kommission an verschiedenen Orten auch verlangt und werde es wieder beantragen. Die technischen Neuerungen gehören nicht ins Gesetz. Dann ist es auch nicht nötig, dass wir das Gesetz zurückstellen, bis die internationalen Vorschriften geordnet sind. Man will sogar auf den Völkerbund abstellen; ich glaube aber, das ist ein schwacher Trost. Die Mühlen des Völkerbundes mahlen langsam, und bis dieses Brot gebacken ist, wird der Hunger nach diesem Gesetz auf eine zu harte Probe gestellt. — Ich glaube, auch da dürfen wir ganz ruhig entgegenkommen.

Wir haben die Ueberzeugung, dass der Bundesrat im grossen und ganzen ein gutes Gesetz vorgelegt hat. Wenn wir es noch verbessern, vielleicht zum Teil auch in der von mir vorgeschlagenen Richtung, so kann niemand mit Recht sagen, dass wir gegen die Automobilisten legiferieren. Wir wollen eine weiterherzige Regelung. Es kann sich nicht um eine Rückbildung des Automobilismus handeln, sondern nur um eine vernünftige Normalisierung des Autoverkehrs.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
Ici le débat est interrompu.

Nachmittagssitzung vom 16. Dezember 1924. Séance de relevée du 16 décembre 1924.

Vorsitz — Présidence: Hr. Mächler.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 750 hiervor. — Voir page 750 ci-devant.)

Weber-St. Gallen: Ich möchte mich ganz kurz mit den Argumenten beschäftigen, aus denen heraus der Antrag de Rabours gestellt worden ist. Herr de Rabours beantragt Verschiebung einmal, weil er glaubt, die Vorlage trage den Wünschen zu wenig Rechnung, die an internationalen Konferenzen über den Automobilverkehr ausgesprochen worden sind. Diese und jene Bestimmung des Entwurfes geht ihm zu weit. Er fürchtet, wir würden vor dem Auslande mit dem Gesetzentwurf schlechte Figur machen, wir könnten diese oder jene finanzielle Einbusse erleiden, weil auf Grund des Gesetzes vielleicht gelegentlich ein Automobilist weniger in unser Land kommen würde, als es der Fall unter einer andern Vorlage wäre. Es ist also schon ein Stück Furcht vor dem Auslande, vor dessen Urteil, welches dem Antrage de Rabours zugrunde zu liegen scheint. Ich glaube, in dieser Furcht vor dem ausländischen Urteil, davor, dass wir nicht gerade die beste Figur machen könnten, liege doch mehr Schwäche als Stärke. Wir hätten in dieser Frage doch in erster Linie an unsere eigenen schweizerischen Interessen zu denken und in zweiter Linie an fremde.

Wie verhält es sich mit der Behauptung, die Vorlage komme dem Automobilismus zu wenig entgegen? Ich glaube, diese Behauptung hält mit einer näheren Prüfung kaum Stand, denn, wie Herr Kollega Pfister heute morgen schon auseinandergesetzt hat, der Art. 3 der Vorlage bedeutet ein sehr weitgehendes Entgegenkommen an die Automobilisten, an den Automobilverkehr, deswegen, weil dieser Artikel die kantonale Souveränität auf dem Gebiete des Strassenwesens ein weites Stück aufhebt, eine Reihe von Strassen unter die Aufsicht und unter das Verfügungsrecht des Bundes stellt, die Kantone zwingen wird, nicht bloss die heute bestehenden Vorschriften zum Schutze des Publikums auf diesen Durchgangsstrassen preiszugeben, sondern für die Verbesserung des Strassenwesens, soweit es sich um solche Durchgangsstrassen handelt, noch bedeutend grössere finanzielle Aufwendungen zu machen, als es schon bisher der Fall gewesen ist.

Ich will dasjenige nicht wiederholen, was Herr Pfister nach dieser Richtung bereits dargetan hat. Ich könnte Ihnen immerhin aus dem Kanton St. Gallen sagen, dass wir in unserem Grenzkanton im Laufe der letzten Jahre Millionen für derartige Strassen-

verbesserungen haben aufwenden müssen, dass wir trotzdem eigentlich erst im Anfang der bezüglichen Arbeiten stehen und dass die Einnahmen aus dem Automobilverkehr nicht ausreichen, um diese Ausgaben zu decken.

Man wird uns, wenn der Bund einmal die Durchgangsstrassen festgesetzt hat, von Westen nach Osten, von Süden nach Norden, veranlassen, diese und jene Strassenkorrektur an die Hand zu nehmen, die wir vielleicht noch auf längere Zeit hinaus vertagt hätten oder hätten vertagen müssen, vielleicht dieses oder jenes an die Hand nehmen müssen, was wir vom Standpunkte des Heimatschutzes aus nicht gerne täten. Das Rheintal ist die Durchgangsstrasse nach Graubünden. Da geht es durch manches alte malerische Dorf, an diesem und jenem alten Winkel vorbei. Für den Automobilverkehr gewiss etwas unvorteilhaft und unbequem. Man wird uns vielleicht zwingen, dieses und jenes alte schöne Haus deswegen abzubauen, weil es den Automobilisten im Wege steht; man wird uns zwingen, diese und jene alte schöne Holzbrücke über irgendeine Schlucht abzubauen, um sie zu ersetzen durch eine Brücke aus Betonklötzen. Diesen und jenen schönen alten Baum werden wir beseitigen müssen, der seine Arme in die Strasse hinein streckt, alles das als Zugeständnis an den Standpunkt der Automobilisten, die von uns verlangen, dass man alle Hindernisse, die auf unseren Landstrassen dem Automobil im Wege stehen, so rasch als möglich beseitige.

Wir haben zweifellos nach dieser Richtung hin mit Rücksicht auf die teilweise Unzulänglichkeit unserer Landstrassen mit grossen Opfern zu rechnen, Opfern in der Ebene, aber auch im Gebirge. Ich war diesen Sommer Zeuge davon, wie an der Gotthardstrasse die Stützmauern an einzelnen Orten einzustürzen drohten unter dem Drucke der schweren und raschfahrenden Automobile, diese Mauern, die Jahre lang die alten heimeligen Postkutschen ohne weiteres getragen haben, aber den schweren Automobilen nicht mehr standzuhalten vermögen. Erinnern Sie sich an die gefährlichen Zustände, die an der Furkstrasse am Rhonegletscher eingetreten sind und die Walliser Regierung geradezu zu einem Notschrei veranlasst haben. Das haben wir als Zugeständnisse an die Herren Automobilisten auf uns zu nehmen.

Noch etwas. Es ist anzunehmen, dass, wenn der Bund nun auf den Landstrassen das Regiment an sich zieht, der kantonale Landjäger verschwinden muss, der doch gelegentlich einen unsinnig fahrenden rücksichtslosen Automobilisten am Kragen nahm und zur Raison zu bringen suchte. Mehr noch als bis anhin wird in Zukunft der schlichte Fussgänger, der per pedes apostolorum wandert, vom Automobilisten auf die Seite gedrängt werden. Man wird erst recht den Fussgänger darauf aufmerksam machen, dass er am Sonntag auf holperigen Nebenwegen gehen könne, wenn ihm die Automobile unbequem seien, dass für den Fussgänger wie auch für den alten Fuhrwerkverkehr, ebenso den Radfahrer, die Gefahren zunehmen werden, je mehr Sie den Verkehr für die Automobile auf den grossen Durchgangsstrassen erleichtern.

Trotz diesen Bedenken bin ich nicht gegen die Vorlage. Ich anerkenne die Notwendigkeit einer gewissen Vereinheitlichung der Bestimmungen. Ich gebe zu, dass den Herren Automobilisten die kan-

tonalen Schlagbäume unbequem geworden sind. Ich habe aber immerhin die Auffassung, dass wir doch nicht alles ohne weiteres hinnehmen müssen, was man im Namen des modernen Automobilismus von uns verlangt. Vor allem möchte ich darauf aufmerksam machen, dass das Gesetz, das uns heute beschäftigt, unter Umständen dem Volksurteil unterstehen wird und dass wir gut daran tun, schon heute damit zu rechnen, dass in gewissen Volkskreisen keine besonders freundliche Stimmung dem Automobil gegenübersteht; das erfahren wir nicht bloss aus den Zeitungen, sondern gelegentlich auch aus Petitionen, die an kantonale und städtische Behörden gelangen. Es sind ja auch in letzter Zeit einige Sturmvögel aufgestiegen! Anträge, die an die Glarner Landsgemeinde gerichtet werden. Man droht mit Initiativen, insofern es den kantonalen Regierungen nicht gelinge, in den Automobilverkehr bessere Ordnung zu bringen. Ich nehme diejenigen nicht in Schutz, welche glauben, sich selbst helfen zu müssen, dadurch, dass sie zu schnell fahrende Automobilisten belästigen und Drohungen gegen solche aussprechen. Ich weiss auch durchaus zu unterscheiden zwischen anständig und unanständig fahrenden Automobilisten. Aber Anstände treten doch beständig zutage. Letzte Woche war in einem St. Galler Blatte eine Klage zu lesen, wonach Schuljungen in der Nähe von Wil Drähte über die Strasse gespannt hätten, um auf diesem Wege Automobile aufzuhalten, und dass infolgedessen kleinere Unglücksfälle entstanden seien. Man wollte auch die Erziehungsbehörden des Kantons dafür verantwortlich machen. Ich habe nicht versäumt, das Bezirksamt von Wil anzufragen, wie es mit diesen Vorfällen stehe. Erfreulicherweise wurde geantwortet, diese Lausbuben seien nicht auf St. Galler, sondern voraussichtlich auf Thurgauerboden gewachsen (grosse Heiterkeit); es seien St. Galler nicht beteiligt gewesen. Derartige Vorkommnisse deuten auf eine gewisse Spannung hin, die in der Volksstimmung besteht, mit der wir auf dem Boden unserer Demokratie zu rechnen haben.

Darum meine ich, dass gar keine Rede davon sein könne, weitergehende Anträge zum Beschluss zu erheben, als sie heute seitens der Kommission uns unterbreitet werden, dass vor allem auch keine Rede davon sei, dass wir der Petition, die gestern oder heute vom Verbands der Strasseninteressenten auf unsern Tisch gelegt worden ist, Folge geben können, die verlangt, dass man die Geschwindigkeitsmesser bei Lastautomobilen verschwinden lasse und die Bestimmungen streiche, wonach bei Strassenkreuzungen weniger rasch gefahren werden müsse, weiter, dass die Bestimmung verschwinde, wonach die Maximalgeschwindigkeit auf 15 km in der Stunde herabgesetzt werden könne. Wenn Sie dieser Petition Folge geben, dann schaufeln Sie dem Automobilgesetz das Grab; darüber kann kein Zweifel bestehen. Das Schweizervolk ist im Grunde genommen ein geduldiges Volk. Es mächt lange die Faust im Sack, und gibt seinem Unwillen gelegentlich durch einen kräftigen Fluch Ausdruck. Wenn aber die kochende Volksseele in Wallung kommt, dann kann das Schweizervolk auch recht kräftig reden. Und ich glaube, dass eines schönen Tages die Mehrheit des Volkes, die vorläufig bei uns noch nicht Automobil fahren kann — es wird nicht so rasch gehen, bis eine Gemüsefrau aus dem Emmental in einer Limusine mit ihrem Kohl und

ihren Rübli nach Bern fährt oder bis der Bergbauer mit einem Fiatwagen das Bergheu herunterholt — die sich noch nicht im Genuss eines Automobils befindet, ihr Recht auf die Strasse geltend machen wird. Das Recht des Mannes, aus dessen Geld schliesslich unsere Strassen gebaut worden sind, durch dessen Gebiet unsere Strassen fahren und aus dessen Steuern immer noch in der Hauptsache die Strassen unterhalten werden müssen. Das sind die Gründe, weshalb ich gegen den Verschiebungsantrag des Herrn de Rabours Stellung nehme.

Held: Gestatten Sie mir kurz von der Auffassung unserer Fraktion Kenntnis zu geben. Wir werden für Eintreten auf die Vorlage stimmen, müssen uns aber unsere Stellungnahme zum Gesetze vorbehalten, je nachdem die Frage betreffend die landwirtschaftlichen Traktoren gelöst werden kann. Wir sind einverstanden, dass die Traktoren grundsätzlich dem Gesetze unterstellt werden sollen, indem sie in vermehrtem Masse für den Warentransport auf der Strasse Verwendung finden, so die Strasse in Anspruch nehmen und die öffentliche Sicherheit gefährden können.

Etwas anderes ist es aber mit den landwirtschaftlichen Traktoren und anderen durch motorische Kraft angetriebenen Maschinen und Fahrzeugen, deren Geschwindigkeit und Verwendung auf der öffentlichen Strasse eine begrenzte ist. Hier können wir uns jedenfalls nicht mit der im Gesetze vorgesehenen Möglichkeit begnügen, wonach solche Fahrzeuge vom Gesetze ganz oder teilweise ausgenommen werden können. Wir möchten hier gewisse Garantien und Zusicherungen haben, wonach dann die Ausführungsbestimmungen auch in diesem Sinne und Geiste geschaffen werden sollten. Denn einem Gesetze, das in seiner Auswirkung eine schwere Belastung der Landwirtschaft darstellen würde, könnten wir nicht ohne weiteres zustimmen. Ich behalte mir daher vor, eventuell zu verschiedenen einschlägigen Artikeln unseren Standpunkt näher zu begründen. Für heute möchte ich bloss Eintreten auf die Vorlage empfehlen.

Bopp: In der seltenen Lage, einmal mit Herrn Regierungsrat Otto Weber in St. Gallen übereinstimmen, möchte ich den Eintretensantrag ebenfalls unterstützen und Sie ersuchen, namentlich den Ordnungsantrag des Herrn de Rabours abzulehnen, zum Teil hauptsächlich aus den gleichen Gründen, wie Herr Otto Weber sie angeführt hat. Wir wollen doch noch ein wenig selbständig sein in unserem Hause und nicht alles und jedes von internationalen Abmachungen abhängig machen, soweit wir nicht durch diese schon gebunden sind; im Gegenteil, statt dass wir durch jene Abmachungen gebunden werden, wollen wir vorausbestimmen und dann werden unsere Vertreter an jener Konferenz gebunden sein durch unsere vorausgehenden Beschlüsse. Das ist das eine.

Wenn Herr Pfister heute vormittag das Verhältnis des Bundes zu den Kantonen gezeichnet hat, so wie es sich hier im Entwurfe spiegelt, so hat er die Konsequenz allerdings unterlassen: einen Antrag auf Nichteintreten zu stellen. Er hätte das in Wahrheit tun müssen; denn die Hoffnungen, die er dabei aussprach, sind so luftig, so illusorisch, dass er kaum auf deren Erfüllung unter der Herrschaft dieses

Gesetzes warten kann. Ich meinerseits möchte trotzdem das Eintreten nicht von diesen Bedenken abhängig machen. Ich glaube, wir sind mehr oder weniger gebunden durch den Verfassungsartikel, der angenommen worden ist. Wir haben eine gewisse Pflicht, ein solches Gesetz zu schaffen. Die Frage ist nur, wie soll es sein. Hier möchte ich anstatt des Verhältnisses zu den Kantonen, das Verhältnis des Gesetzes zu den Privaten, zum Publikum ein wenig streifen, zum vornherein im Gedanken, dass die Kommission vielleicht in der Lage sein werde, das eine oder andere dieser Bedenken zu würdigen und speziell auch gegenüber den Eingaben, die uns in allerletzter Zeit noch vom Verbands der Verkehrsinteressenten zugegangen sind und die in Tat und Wahrheit eine Unterhöhnung des Gesetzes bezwecken, des Gedankens, der in diesem Gesetze lebendig werden soll, dass auch das Publikum einen gewissen Schutz erfahre in diesem Gesetze und nicht nur der Automobilmus eine Förderung. Ich proklamiere geradezu das Recht des Volkes auf die Strasse, nicht in dem Sinne, dass die Strasse beliebig benützt werden könne; aber wenn es mir auch ferne liegt, anzunehmen, dass jeder Automobilist ein Protz sei, wie das hie und da bestehende Vorurteil es annimmt, so ist doch so viel sicher, dass wir ausserordentlich viel Protz im Automobilmus haben. Ich denke nicht nur an die Fremdenindustrie und die Verkehrsförderung, sondern ich denke auch an den Schutz jener vielen, die auf die Strasse für ihren regelmässigen Erwerb dieser oder jener Art angewiesen sind; ich denke an die vielen, die wöchentlich zu runde gehen auf der Strasse infolge der Rücksichtslosigkeit des Automobilmus, die nicht nur direkt zugrunde gehen, sondern vielleicht auch verkrüppelt werden und ihrer Lebtag elend sind. Wenn wir daran denken, was wir alles tun zum Schutze jedes einzelnen Menschenlebens, was wir jederzeit für Subventionen dafür auswerfen, und wenn wir uns hier sagen sollen, vor diesem Moloch der Verkehrsförderung sollen wir uns beugen, dann haben wir gewiss kein Auge für die vielen, die sogar nicht nur wöchentlich, sondern tagtäglich verkrüppelt und getötet werden. Wir haben leider keine Unfallstatistik auf diesem Gebiete; aber wir müssen nur die Presse durchgehen und die Meldungen, die Tag für Tag vorkommen über solche Unfälle, dann wird man übereinstimmen, dass wir ein Gesetz schaffen müssen zum Schutze des Publikums und nicht nur der Automobilfahrer. Ich denke an den Fall von Uetendorf. Ich brauche ihn nicht näher zu bezeichnen; aber wir wissen alle mehr oder weniger, was dort passiert ist und wie man dort gedachte, amerikanische Verkehrssitten in unser Land zu verpflanzen, wohin sie nicht gehören. Ich denke auch an einen Brief, der in einem Tagblatt veröffentlicht worden ist, den Brief eines Automobilfahrers, der sich über die dreckigen, ungebildeten Fussgänger aussprach. Ich will trotz allem diese Einzelheiten nicht verallgemeinern; aber so viel ist sicher, dass es eine Notwendigkeit ist, einen Schutz zu schaffen; und zwar ist es nicht so, wie die Herren vom Verbands der Verkehrsinteressenten behaupten, weil das Automobil tatsächlich — ich gebe das zu — eine Förderung erfahren hat, weil es ausserordentlich nützlich ist für viele Fälle, wir ihm deswegen sozusagen Steg und Weg freizugeben hätten. Nein, gerade die Steigerung des Verkehrs durch die Automobile bedingt auch eine Steigerung

der Schutzvorschriften, die wir für das Publikum schaffen sollen.

Ich bin aus diesem Grunde nicht Freund des Antrages des Herrn de Rabours, der ausschliesslich die Interessen des Automobilismus wahren will. Aber ich will Sie an etwas anderes erinnern. Es hat im Jahre 1910 im Zürcher Kantonsrat der damalige Baudirektor — er war noch nicht Bundesrat wie heute, sonst hätte er es vielleicht nicht gesagt — folgende Erklärung abgegeben, die ich aus dem Protokoll des Kantonsrates abgeschrieben habe:

«Das Zürichervolk will, dass dem Automobilsport in vernünftiger Weise Schranken gesetzt werden. Wir haben den Eindruck gewonnen, dass eine bundesrechtliche Ordnung der Dinge unserer Bevölkerung kaum genügend Rechnung tragen würde. Der Ratgeber des in Sachen zuständigen schweizerischen Departementes des Innern ist der Präsident des schweizerischen Automobilklubs, und seltsamerweise ist er zum Präsidenten der Fünferkommission gewählt worden, welche die Geschwindigkeitsmesser zu untersuchen hat. Angesichts dieser Verhältnisse zweifelte der Regierungsrat daran, dass es auf Bundesgebiet zu einer befriedigenden Regelung des Automobilwesens kommen werde, und er hat dieser Auffassung auch den Bundesbehörden gegenüber Ausdruck verliehen.»

Das war der Ausspruch des heutigen Herrn Bundesrat Haab. Das Misstrauen, das weit herum bestanden hat, dass die Bundesbehörden vielleicht etwas stark im Dienste des Automobilismus stehen könnten, mit Rücksicht auf die Fremdenindustrie und ähnliche verwandte Bestrebungen, das besteht heute noch weitem. Ich möchte Sie damit nicht abhalten, auf das Gesetz einzutreten, aber Sie mahnen, Vorsicht walten zu lassen bei der Ausarbeitung des Gesetzes und nicht zu vergessen der Vielen, die, wie ich schon gesagt habe, auf einen Schutz durch dieses Gesetz Anspruch haben.

Speziell im Kanton Zürich, wo der Automobilismus ausserordentlich stark ausgebildet ist, ist ein strenges Gesetz erst vor zwei Jahren oder vor einem Jahr eingeführt worden. Nachher kam eine Initiative zur Abstimmung, die freilich schon vorher eingeleitet worden war: eine Initiative «um vermehrten Schutz gegen die Motorfahrzeuge». Sie ist freilich in der Volksabstimmung abgelehnt worden, im Gedanken, dass das neue Gesetz hoffentlich auch in der Ausführung genügen werde, um den nötigen Schutz des Publikums zu sichern. Aber immerhin, die Tatsache als solche zeigt Ihnen, wie stark ausgebildet das Misstrauen und der Unwille gegen die Ueberschreitungen des Automobilismus geworden sind.

Ist der heutige Entwurf im allgemeinen zufriedenstellend — ich gebe das zu —, so möchte ich nun im Anschluss an diese allgemeinen Bemerkungen ein paar Erwägungen anstellen und sie der Kommission anheimgeben, im Gedanken, es sei ihr vielleicht möglich und sie sei vielleicht gewillt, diese Erwägungen zu den ihrigen zu machen und ihnen eine entsprechende Ausarbeitung folgen zu lassen.

Der erste Gedanke ist der, die Wettfahrten, wie sie in Art. 26 dieses Gesetzes erlaubt sind, zu verbieten. Ich habe Ihnen bereits gesagt, warum; aus den Darlegungen ergibt sich der eine Gedanke und der eine Schluss, dass solche Wettfahrten auf öffentlichen Strassen nicht zugelassen werden dürfen, trotz

der angeblich sichernden Bedingungen, die jeweilen die zuständigen Behörden aufzustellen haben. Ich weiss wohl, dass der Glarner Landrat jüngst einen Antrag eines Mitgliedes auf Verbot solcher Wettrennen abgelehnt hat. Offenbar hat dieses Mitglied an die sogenannten Klausen-Rennen, diese internationale Sportveranstaltung gedacht. Und doch hatte dieser Mann in gewissem Sinne recht. Wenn wir uns vergegenwärtigen, wie der Kanton Graubünden ausserordentlich lange und zähe am strikten Totalverbot festgehalten hat, und wenn wir uns vergegenwärtigen, warum das geschah, nämlich mit Rücksicht auf die topographischen Verhältnisse dieser Gegenden, so können wir nicht ohne weiteres den Stab über ein derartiges Begehren brechen. Wir werden gleichwohl die Möglichkeit haben, die Rennfähigkeit und die Fahrgeschwindigkeit solcher Rennfahrzeuge zu erproben, ohne derartige Wettfahrten veranstalten zu lassen. Das wäre der eine Gedanke und Wunsch, den ich hätte.

Der zweite betrifft die Versicherungen. Die Versicherungspflicht ist eine Notwendigkeit. Es fahren ja heute so viele mit einem Automobil, denen, wenn man sie auf den Kopf stellen würde, kein Rappen und kein Fünfer aus dem Sack fallen würde. Wir hätten also keine Sicherheit dafür, auch wenn wir den Inhaber des Automobils durch die Nummer usw. ermittelt hätten, dass er fähig wäre, die Schäden, die eventuell durch ein solches Fahrzeug angestellt werden können, auch wirklich zu vergüten.

Ist die Versicherungspflicht an sich eine Notwendigkeit — und ich gebe zu, es ist ihr in reichem Masse in diesem Entwurfe genügt worden —, so besteht für mich ein anderes Bedenken. Ich habe öfters beobachtet, dass auch sogenannte loyale Fahrer, die anhielten und korrekt und ohne weiteres ihren Namen angaben, wenn irgendein Unfall oder sonst etwas passiert war, sich keinen Pfiifferling daraus gemacht, sondern den Geschädigten einfach erklärt haben: Da und da ist die Versicherung. Du hast Dich an diese zu halten, es ist mir «Wurst»! Sie haben also kein persönliches Interesse daran gehabt, denn sie haben ihre Prämien bezahlt; und ob nun ein oder mehrere Unfälle im Jahre passieren, das ist Ihnen wieder «Wurst».

Hier möchte ich nun eingreifen. Ich sehe die Schwierigkeit eines solchen Eingriffes ein. Aber es sollte doch möglich sein, zu sagen, dass die Versicherung nur einen gewissen prozentualen Teil des effektiven Schadens zu decken hätte, und der Rest davon müsste persönlich auf dem Automobilführer, bzw. dem Besitzer lasten. Er hätte dann ein gewisses persönliches Interesse daran, sich um die Sache zu kümmern und wirklich vernünftig zu fahren; was heute nicht der Fall ist.

Sie werden mir vielleicht entgegenhalten: Dann tritt eben der Fall ein, dass gerade jene Luftbusse, die Automobil fahren und in Wahrheit nichts haben, nicht einmal so viel, als der Wert des Automobils wäre, auch den Rest nicht bezahlen können. Dafür hätte ich nun vorgesehen, dass, so wie einzelne Kantone es zum Beispiel in den Viehverkehrsgesetzen stipuliert haben, für den Rest der Automobilbesitzer eine Kautionsleistung hätte, so dass der Geschädigte doch für den ganzen effektiven Schaden sichergestellt wäre. Sie werden mir wiederum entgegenhalten, dieser Betrag wäre doch etwas gross, der nach

meinem Vorschlage eventuell dem Automobilbesitzer selbst vermittelt einer Kautio n zu decken obliegen würde. Aber ich glaube, da die Fahrräder von der Versicherung ausgenommen sind in diesem Gesetz, sollte es möglich sein — ich mache ja keinen bestimmten Vorschlag über den prozentualen Anteil —, diese Regelung grundsätzlich einzuführen. Ich verspreche mir viel davon im Gegensatz zur heutigen Ordnung, wo einer ohne weiteres den Zettel abgibt mit den Worten: Da und da ist die Versicherung, mache es mit ihr ab, mich geht es nichts an! Wenn dann schliesslich auch einige Leute weniger Automobil fahren würden, als es heute der Fall ist, weil sie vielleicht nicht die Kautio n aufbrächten, dann wäre das Landesunglück nicht so gross.

Der dritte Punkt betrifft den Uebergang der Versicherung. Hier enthält das Gesetz eine Bestimmung, ziemlich analog dem Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag, das bestimmt, wenn z. B. ein Haftpflichtversicherungsvertrag abgeschlossen ist für einen bestimmten Betrieb dieser oder jener Art, dass dieser Betrag ohne weiteres auf den neuen Erwerber übergehe, falls er nicht innert der und der Zeit ausdrücklich ablehnt. Nun aber kommt es vor, und ich habe persönlich diese Erfahrung gemacht, dass sehr oft der Veräusserer dem neuen Erwerber überhaupt keine Anzeige davon macht, dass er da und da eine Versicherung habe. Nach Jahr und Tag, immerhin nach verhältnismässig kurzer Zeit, wird derjenige, der das Geschäft erworben und neu versichert hat, plötzlich gemahnt und von der Versicherungsgesellschaft daran erinnert: Du bist stillschweigend in die Versicherung eingetreten; wir belangen dich für den und den Betrag — auch wenn der Betreffende zuvor schon bei einer andern Gesellschaft versichert war. Das ist tatsächlich vorgekommen.

Ich möchte hier also lediglich, dass eine Anzeigepflicht speziell auch des Veräusserers festgestellt wird. Wir haben gegenwärtig eine Anzeigepflicht im Entwurf stipuliert, aber nur für den Versicherer, nicht für die Versicherungsnehmer. Auch das letztere wäre offenbar notwendig.

Ich möchte es bei diesen Bemerkungen bewenden lassen, die ich der Kommission zur wohlwollenden Prüfung und/Erwägung empfehle, und möchte Ihnen vor allem den Gedanken noch einmal ans Herz legen: Vergessen Sie bei der Ausarbeitung dieses Gesetzes nicht des Schutzes derer, die auf ihn angewiesen sind. Ich möchte keineswegs ein Vorurteil gegen den Automobilismus pflanzen oder schützen. Ich gehöre am allerwenigsten zu denen, die den Wert und den Nutzen des Automobils bestreiten. Aber es bestehen gewisse grosse, starke Gegensätze in der Wirklichkeit, die wir zu überbrücken suchen müssen. Tun Sie das in guten Treuen und unbeeinflusst von allen Eingaben, die so ziemlich einseitig nur von einer interessierten Seite aus an Sie gelangen, und dann brauchen wir keine Befürchtungen zu haben über das Schicksal des Gesetzes.

Ast: Ich möchte den Antrag de Rabours unterstützen und zwar aus folgenden Gründen: Einmal unterbreitet uns die Kommission den Antrag, der Bundesrat möchte eingeladen werden, die Initiative zu ergreifen, um auf internationalem Wege gewisse einheitliche Vorschriften aufzustellen. Sodann macht uns der Motionär in seiner Begründung darauf auf-

merksam, dass im nächsten Jahr eine internationale Konferenz stattfinde, die diesbezügliche Vorschriften aufstellen werde. Wenn wir nun in Betracht ziehen, was eine Gesetzgebung an Opfer, an Zeit und Geld kostet, so scheint es mir, es sei wert, dass man diese Resultate noch abwartet und sie in diese Gesetzgebung aufnimmt. Sodann aber scheint mir als dritter Punkt die Beschaffung der Mittel für den Bund zum Ausgleich an die Lasten der Kantone für den Strassenunterhalt zu wenig in der Gesetzgebung präzisiert zu sein.

Zur Strassenfrage selber. Es ist mir vergangene Woche eine kleine Schrift eines Ingenieur Meier, der sich schon längere Zeit mit dieser Strassenverkehrs- und mit dem Automobilverkehr befasst, in die Hände gekommen. Ich habe daraus einige Angaben entnommen. Einmal die, dass im Jahre 1901 bis 1902 der Aufwand der Kantone an ihre Strassen einen Betrag von 6 Millionen erforderte, zwanzig Jahre später 1921/22 30 Millionen Franken und in den letzten beiden Jahren hat sich die Summe noch um einige Millionen erhöht, sodass heute wohl der sechsfache Betrag aufgewendet werden muss. Wenn wir nun auch den Frankenwert darin berücksichtigen, so haben wir immer noch den dreifach erhöhten Wert für die heutigen Gesteungskosten.

Herr Meier ist dann in seiner Arbeit auf einzelne Kantone eingetreten. Es war mir leider nicht mehr möglich, diese Angaben zu überprüfen, und ich will auf die einzelnen Positionen nicht eintreten. Ich habe einzig und allein die Angaben über den Kanton Baselland überprüfen lassen. Herr Strasseninspektor Hegner aus Liestal teilt mir mit, dass im Jahre 1903 der Aufwand für unsere Staatsstrassen 166,000 Fr. betragen habe oder per km berechnet 452 Fr. 40 10 Jahre später, im Jahre 1913 350,000 Fr. oder per km 946 Fr., weitere fünf Jahre später, 1918, 424,000 Franken oder per km 1,138 Fr. und weitere fünf Jahre später, also im Jahre 1923, 536,000 Fr. oder per km 1,440 Fr., also das dreifache. Dabei bemerkt er, und das ist mir persönlich bekannt, dass unsere heutigen Durchgangsstrassen im Kanton Baselland in einem schlechteren Zustand sind, als dies vor 20 Jahren der Fall gewesen ist. Er bemerkt weiter, dass in diesen Ausgabeposten sämtliche Strassen, für die dem Kanton die Unterhaltungspflicht obliegt, inbegriffen sind, und wenn man einzig und allein, was bis heute eben noch nicht der Fall gewesen sei, die Durchgangsstrecken berechnen würde, so würde wohl der Aufwand das zehnfache des vor wenigen Jahren aufgewendeten erfordern. Er habe nun allerdings Anleitung gegeben, dass die eigentlichen Strassenzüge für sich in den Ausgaben gebucht werden.

Er hat mir dann mitgeteilt, was ebenfalls interessant ist, dass er diesen Herbst mitten in der Woche, an einem ganz gewöhnlichen Tage, die Verkehrsfrequenz und damit verbunden die Heimatzugehörigkeit der durchfahrenden Automobile aufgenommen habe. Dabei hat er für die eigentlich bei uns liegenden, von Basel aus in Betracht kommenden Strassenzüge: Basel-Aesch, Richtung Delsberg, Basel-Schweizerhall, Richtung Zürich, Basel-Liestal und dann Richtung oberen und unteren Hauenstein, folgendes Ergebnis festgestellt: Es fuhren durch 257 basellandschaftliche Automobile, 486 Automobile der übrigen Schweizerkantone und 57 aus-

ländische Automobile. Sie sehen also, mehr als $\frac{2}{3}$ sind ausserkantonale Automobile. Dabei macht er die Bemerkung, dass an Hand der Kontrollschilder, wie sie notiert wurden durch die betreffenden Organe, festgestellt wurde, dass die lokalen und die kantonalen Automobilführer in der gleichen Aufzeichnung mehrere Male aufgeführt sind, was ja naturnotwendig ist.

Ich erinnere bei diesem Anlasse an die Worte des Herrn Kollegen Pfister, der heute schon auf den notwendigen Ausgleich hingewiesen hat, auf das Verhältnis, wie es zwischen einzelnen Städtkantonen zu andern Landkantonen besteht. Er wies auf das Verhältnis von Genf zur Waadt, von Baselstadt zu Baselland hin und erwähnte dabei mit allem Recht, dass auf der einen Seite die Zentrale stehe, wie z. B. Basel mit der Industrie, mit grossem Steuerkapital, mit der grossen Zahl der Automobilbesitzer und demzufolge einer grossen Gebühreneinnahme einerseits und dazu andererseits im Verhältnis noch wenig Strassenunterhalt für kürzere Strecken, und auf der andern Seite im Baselland schwächere Steuerkräfte, wenig Automobile, die naturgemäss weniger Gebühren ergeben, dafür aber dann grosse Unterhaltungskosten für die grossen Strecken. Herr Pfister hat sein Bedauern ausgedrückt und ich schliesse mich dem vollinhaltlich an, dass seinerzeit der erste bundesrätliche Verfassungsentwurf nicht angenommen wurde, wonach die Besteuerung eine eidgenössische, in die Befugnisse des Bundes fallende geworden wäre. Damit hätten wir den natürlichen Ausgleich gehabt.

Ich habe nun allerdings die Auffassung, dass man auch mit der heutigen Gesetzgebung, wenn man sie entsprechend etwas ändert, diesen Ausgleich noch schaffen kann. So gut wir durch einen Bundesbeschluss einen höhern Benzinzoll als Einnahme des Bundes festlegen können und im Verhältnis dazu eine Belastung nach dieser Richtung für den Automobilfahrer, der sein Auto täglich gebraucht, gegenüber demjenigen, der es vielleicht in der Woche nur einmal in Bewegung setzt, dürfte man mit dem gleichen Recht auch eine Gebühr auf die Pneu legen. Ich bin gewiss nicht automobilfeindlich, und freue mich jedesmal, wenn ein Freund mich zu einer Fahrt einlädt. Aber ich weiss aus eigener Wahrnehmung, dass die Herren die Gebühren gerne bezahlen, wenn dementsprechend gute Strassen vorhanden sind. Die Unterhaltungskosten der Automobile sind so hoch, dass ein paar Hundert Franken Steuern durch Erhöhung des Benzinzolles oder durch Besteuerung der Pneu gar nicht in Betracht kommen können. Der Automobilfahrer bezahlt gerne, wenn er weiss, dass er gute Strassen hat, und die guten Strassen werden die Reparaturkosten entsprechend vermindern.

Wir haben bei uns die Beobachtung machen können, dass wöchentlich regelmässig Lastautomobilfahrer von Genf, aus dem Kanton Wallis, von Bern nach Basel fahren. Es scheint mir, es wäre dann auch ein gewisser und gerechter Ausgleich geschaffen gegenüber den Bundesbahnen.

Ich habe also die Auffassung, es sollte das Ganze an die Kommission zurückgewiesen werden, damit einmal die Ergebnisse, die die internationale Konferenz zeitigen wird, darin aufgenommen werden können, andererseits aber auch diesbezügliche Bestimmungen in etwas vermehrtem Masse für den Strassenverkehr und Garantien für die Kantone

darin enthalten sein möchten. In diesem Sinne möchte ich Ihnen beantragen und empfehlen, dem Rückweisungsantrage des Herrn de Rabours zuzustimmen.

Bundesrat Häberlin: Im Namen des Bundesrates bitte ich Sie mit der fast einstimmigen Kommission auf die Vorlage einzutreten und den Verschiebungsantrag des Herrn de Rabours zurückzuweisen.

Herr Bopp hat vorhin mit Recht gesagt, es existiere eine Verfassungsbestimmung, die den Auftrag gibt, ein Gesetz zu erlassen. Sie muss ausgeführt werden. Und Sie dürfen es uns nicht verargen, wenn wir einigermaßen überrascht waren, dass gerade aus der Ecke, aus der sonst gewöhnlich geblasen wird, die Verfassung müsse gehalten, sie müsse ausgeführt werden, aus der reklamiert wird: warum wird sie noch nicht ausgeführt, nun ausgerechnet geblasen wird zum Stillstand oder vielleicht zum Liegenlassen, zum Rückzug.

Seit einer vollen Generation hat man sich mit dem Gedanken an eine Automobilgesetzgebung befasst. Von Genf her ist der Ruf gekommen nach einer solchen. Verdiente Mitglieder Ihres Rates haben die Anregung hier ins Parlament hineingetragen. Es war ein langer, zäher und heisser Kampf schon um die Verfassungsvorlage, den Art. 37bis. Und ich rechne es mir zum Vergnügen an, dass es mir vergönnt war, im ersten Jahr meiner Tätigkeit im Ständerate die dort vorhandenen grossen Widerstände gegen ein Automobilgesetz für die Automobilisten zu überwinden und den früheren Standpunkt des Ständerates zu beseitigen, der dahin ging: nur ein Haftpflichtgesetz, nur Haftpflicht und Versicherungsbestimmungen. Das war der Standpunkt des Ständerates während mehr als eines Jahrzehnts. Den hat der Reaktionär, der hier steht, beseitigt zugunsten der Automobilisten. Nun haben wir vor uns eine Vorlage, die nicht nur Haftpflichtbestimmungen und Versicherungsbestimmungen bringt, sondern auch Verkehrsvorschriften, weitgehende, einheitliche, large Bestimmungen.

Darauf kommt nun der Vorwurf: Was bringt man uns, ein Polizeigesetz? Ja, wie wollen Sie anders ein Verkehrsgesetz schaffen, als ein Verkehrsgesetz, das Vorschriften aufstellt, wie man verkehren muss, also Polizeivorschriften, die vom einen oder vom andern gehandhabt und befolgt werden müssen? Ich möchte den sehen, der ein Verkehrsgesetz im Sinne des Verfassungsauftrages fertig bringt, das keine polizeilichen Regelungen enthält. Auch Herr de Rabours wäre wohl kaum imstande, wenn er es machen müsste und nicht bloss kritisieren könnte, ein anderes Gesetz als ein Gesetz mit Polizeivorschriften zu erlassen.

Ich begreife ganz gut, dass Herr de Rabours sich auf den Standpunkt stellen kann, wir seien Reaktionäre, wenn er annimmt, dass wir mit unserer Vorlage einem Zustande gegenüberstehen, wo der Automobilist vollständig frei ist, machen kann, was er will. Wenn das so wäre, dann wären wir vielleicht Reaktionäre. Aber die Sache ist nicht so, sondern unsere Vorlage, die wir Ihnen unterbreitet haben, steht dem bisherigen verfassungsmässigen und gesetzlichen Zustande gegenüber. Und wie ist nun der? Wir haben ein Konkordat, dem die meisten Kantone

angehören. Wir haben aber noch die volle kantonale Rechtssoheit bis zu dem Moment, wo der Bund seine Prätze auf dieses Gebiet legt, das ihm durch den Verfassungsartikel zugeschrieben ist. Aber das muss er zuerst tun, bis zu jenem Moment sind die Kantone noch frei. Ich glaube deshalb sagen zu dürfen, dass Reaktionär nicht der Sprechende ist, sondern derjenige, welcher durch seinen Antrag den bisherigen Zustand festhalten will, vielleicht auf Jahrzehnte hinaus. Das ist der Reaktionär. Und er ist auch gleichzeitig der Doktrinär und nicht wir, denn er will mit dem ersten Sprung auf diesem Gebiet einen automobilistischen Idealzustand erreichen, der nicht erreichbar ist. Wir schweben nicht in den Höhen, sondern wir kleben an der Erde, und müssen nach dem Erreichbaren auf Erden trachten.

Herr de Rabours hat verschiedene Fragen an uns gestellt. Ich erlaube mir auch mit einigen Fragen aufzuwarten, wenn wir abwägen wollen, ob ein Fortschritt in der Vorlage stecke oder nicht. Ich frage Herrn de Rabours, weiss er nicht oder will er nicht wissen, dass bis zum Erlass des Gesetzes jeder Kanton seine Strassen vollständig schliessen kann für das Automobil? Weiss Herr de Rabours nicht oder will er es nicht wissen, dass jeder Kanton jederzeit aus dem Konkordat austreten kann, dem er heute noch angehört? Weiss Herr de Rabours oder weiss er es nicht, dass dieses Konkordat schon ziemlich wackelig geworden ist und dass wir es hie und da verkleben müssen mit Bundesgummi, den man sonst nicht gern hat, der aber hier gut genug ist, wenn wir kleistern können? Weiss Herr de Rabours nicht oder will er es nicht wissen, dass wir immer noch diese Sonntagsfahrverbote haben, dass in dieser Richtung in der Eidgenossenschaft noch ganz verschiedene Regelungen bestehen, dass wir eine romanische Regelung des Sonntagsverkehrs, eine mittelschweizerische und dann wieder eine ostschweizerische haben, sodass die eigenen und die fremden Automobilisten nicht wissen, wann sie losfahren, und wann sie wieder heimkehren dürfen zu Muttern. Ein Zustand, der für alle gleich unerquicklich ist! Weiss Herr de Rabours nicht oder will er es nicht wissen, dass in unseren Kantonen noch Schlagbäume bestehen (**de Rabours:** Mais oui, je le sais, je sais tout cela) trotz den Verfassungsbestimmungen, dass wir ein Klausengeld haben, dass an der Grenze von Luzern und Unterwalden Abgaben erhoben werden und über den Gotthard, die schon lange laut Verfassung nicht gefordert werden dürfen? Haben die Automobilisten, die so empfindlich sein sollen, haben die Fremden, die bei jedem kleinen Aufenthalt an der Grenze nicht mehr zu uns kommen sollen, bisher auch nur mit der Wimper gezuckt wegen dieser unzulässig erhobenen Gebühren? Nein, nicht einmal ein schweizerischer Automobilist hat dagegen gemuckst bis jetzt. Und das soll in Zukunft, wenn wir uns ordnungsgemäss ähnliche Gebühren zu erheben gestatten, zur Fremdenflucht und zum Boykott unseres Landes führen? Weiss Herr de Rabours nicht oder will er es nicht wissen, dass die Geschwindigkeit, die wir den Automobilisten einräumen in unserer Vorlage, eine bedeutend erhöhte ist gegenüber der Konkordatsgeschwindigkeit, nämlich 50 km gegen 40 km in der Stunde. (**Herr de Rabours:** Certainement, je le sais). Warum unterdrückt er es, wenn er mir zuruft, er wisse das alles. Wenn er es weiss, dann soll er es

auch sagen oder zum mindesten gelten lassen, dass diese Vorzüge in der Vorlage drin stecken.

Es steckt aber noch etwas Weiteres darin, etwas, was Herr de Rabours verlangt: Das zukünftige Gesetz soll nämlich angepasst werden können neuen internationalen Regelungen. Das steht in den Anträgen der nationalrätlichen Kommission zu Art. 64, mitberaten von Herrn de Rabours. Demgegenüber muss ich nun allerdings sagen, und ihm zugeben, dass wir bei der Vorlage nicht bloss daran gedacht haben, für die Automobilisten Neues, Günstiges und Vorteilhaftes zu bringen. Wir haben vielmehr, wie Herr Bopp dies mit Recht unterstrichen hat, auch an die andern gedacht, denn neben den 40,000 Automobilbesitzern, die man uns heute vorgestellt hat, existieren, wenn die statistischen Angaben richtig sind, noch weitere 3½ Millionen andere Schweizer, die kein Automobil und kein Motorrad besitzen und denen wir umsomehr Rechnung tragen müssen, wie vorhin richtig gesagt wurde, weil, je dichter das Automobilnetz, je grösser der Prozentsatz der Automobilisten ist, umsomehr natürlich auch die Inanspruchnahme der Strasse von dieser Seite, und die Hemmung der andern Nichtautomobilisten. Das ist kein Vorwurf gegenüber den Automobilisten, sondern nur die Konstatierung einer Tatsache.

Nun wollen wir doch offen sein. Der andere, der Nichtautomobilist muss viel schlucken infolge des immer vermehrten Daseins der Automobilisten. Das Leben der anderen ist sehr häufig gefährdet. Die Gesundheit, der Körper, kommt immer häufiger in Gefahr durch Karambolagen, sei es mit Automobilen oder sei es durch ausweichende Radfahrer. Unser Gehör wird tagtäglich beleidigt durch den Mordskandal, den gewisse Automobile machen, unser Gesicht wird tagtäglich in Mitleidenschaft gezogen, wenn wir nachts in die blendenden Strahlen der Scheinwerfer sehen müssen, sogar unsere Nase, auch wenn sie krumm ist, wird beleidigt durch die Gestänke, die die Automobile verbreiten. Das alles nehmen wir ja in den Kauf. Und wenn wir nachts uns niedergelegt haben, so glaubt ganz sicher ein Automobilist, kaum dass man eingeschlafen ist, mit seinem offenen Auspuff uns noch eine kleine Aufmerksamkeit bereiten zu müssen. Unsere Nerven werden in Mitleidenschaft gezogen. Auch die Häuser. Ich gebe zwar zu, dass da sehr viel übertrieben worden ist in den Angaben über die Wirkung der Automobile durch die Erschütterung auf die Häuser. Unsere Landwirte beklagen sich über den Staub, der auf die Wiesen hinausgeworfen wird längs der Landstrassen. Wenn Sie für die Landwirtschaft Gefühl haben, dann werden Sie den Bauer begreifen, dass er es nicht gerne sieht, wenn ein paar Meter von der Strasse weg eine graue Schicht auf seinen Wiesen liegt. Der Verkehrswert, der an die Strasse angrenzenden Häuser wird herabgesetzt, der Strassenunterhalt wird erschwert. Dadurch werden ganz selbstverständlich die Steuerzahler belastet.

Alles das sind Faktoren, die ich nicht aus Automobilfeindlichkeit hier vorbringe, sondern nur damit sie genannt werden, und die Vertreter der Automobilisten nicht glauben, dass man das alles aus der Welt schaffen könne nur dadurch, dass man darüber schweige. Wir im Bundesrat sind nämlich nicht in der Lage, einfach darüber hinwegzugehen und darüber nichts sagen zu hören. Wir hören und müssen

das alles hören. Und wollen nun die verschiedenen Interessen, die sich da gegenüber stehen, ausgleichen. Wir sind also nicht da für das Automobil oder gegen das Automobil. Unsere Aufgabe lautet vielmehr, ein Gesetz zu schaffen und Ihnen vorzulegen über den Verkehr mit dem Automobil, wir haben diesem Automobil im Verkehrswesen seinen Rang und seine Stellung neben den andern Verkehrsmitteln anzuweisen, auch neben den Fussgängern. Das ist unsere, ich gebe es zu, nicht immer leichte Aufgabe, denn da müssen Rechte und Pflichten verteilt werden. Da tritt nun allerdings das ein, was Herr Wirz in seinem Votum als das Tragen auf beiden Achseln bezeichnet hat. Ja, wir können nicht gut nur auf einer Achsel tragen, sonst würden wir krumm bei dieser Geschichte. Damit wir den einen und andern Verkehrsansprüchen gerecht werden, müssen wir einen Kompromiss, das ist das böse Wort, schliessen. Wir sind ja selbst als Menschen ein Kompromiss zwischen Gott und dem Tier und wissen manchmal nicht recht, wo wir die Mitte finden können, weil wir selbst ein solcher Kompromiss sind, können wir nur ein Menschenwerk schaffen, das versucht, ungefähr die Mitte zwischen dem zu halten, was der eine oder andere zu Recht beanspruchen kann. Wir haben es hier in concreto mit einem ersten Schritt zu tun in der eidgenössischen Regelung der uns zugewiesenen Aufgabe und da heisst es vorsichtig sein. Wir müssen nur die Automobilisten, das sage ich rund heraus, daran gewöhnen, vernünftig zu sein und vernünftig zu fahren. Ich meine, das sei die einfachere Aufgabe. Ich habe nie zu denen gehört, die glauben ein Automobilist sei von vornherein ein verrücktes Huhn, wie man das gelegentlich gehört hat. Ich glaube das auch heute nicht, weil ich gesehen habe, wie gerade die vernünftigen Automobilisten uns, namentlich im Anfang der Bewegung in unserer Aufgabe sehr schön unterstützt haben. Sie sind nachher zum Teil, ich weiss nicht, aus welchen Gründen, abgerutscht vom rechten Wege der Zusammenarbeit. Ich hoffe, sie wieder auf unserem Wege als unterstützende Kräfte finden zu können und nicht als hemmende. Aber ich gebe umgekehrt zu, dass auch das Publikum, die Nichtautomobilisten, gewöhnt, zum Teil erzogen werden müssen. Das wollen wir nun auch tun dadurch, dass wir in aller Vorsicht ein Gesetz schaffen, das auch für sie bereits einige wegleitende Vorschriften bringt.

Wenn die Herren Automobilisten zu viel haben wollen, dann werden sie sehen, dass sie auf diesem Wege gar nichts erreichen können. Nur mit Vorsicht wird man da vorwärtskommen. Was wird geschehen, wenn die Vorlage verworfen wird, weil die Automobilisten und Radfahrer dagegen sind und weil die Nichtautomobilisten nicht wollen? Hat Herr de Rabours das überlegt, was dann kommen muss? Dann kommt das, was der Ständerat immer verlangt hatte, nämlich ein Haftpflichtgesetz mit recht scharfen Bestimmungen und ein Versicherungsgesetz und vorderhand sonst nichts. Das wird der Dank sein, den Herr de Rabours sich erwerben kann, mit einer Verwerfung der Vorlage.

Welche Gründe hat der Motionssteller speziell ins Treffen geführt? Er hat sich versteift auf die Konferenz vom 27. Oktober bis 1. November in Paris, eine Vorkonferenz, die Bahn gebrochen hat für eine im nächsten Jahr abzuhaltende Konferenz auf dem Gebiete des Strassenverkehrs. Was hat nun

diese Konferenz getan? Müssen wir deshalb warten? Das ist eine Hauptfrage; sie muss positiv ins Auge gefasst werden. Was ist auf dieser Konferenz in concreto beschlossen und vorgesehen worden? Es wurden gewisse Verkehrserleichterungen ins Auge gefasst, denen unsere Vertreter auch zustimmten, und die wir in der Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz werden berücksichtigen können: Vereinfachungen für die Ausweise, Vereinfachungen für die Schilder, die an den Fahrzeugen angebracht werden müssen, Vorschriften über die Strassenzeichen, wofür wir auch eine Bestimmung aufnehmen können. Nicht unwichtig ist eine bestimmte Grenze zwischen den leichtern Vehikeln und den Poids lourds, die Grenze von 2500 kg, die wir meines Erachtens übernehmen sollten. Es ist das einzige, was für uns aus dieser Konferenz wichtig ist. Was hat man an dieser Konferenz speziell beschlossen, und das unterstreiche ich nun in meinen Ausführungen? Man beschloss, es sollen, auch wenn internationale Bestimmungen erlassen werden, die Verkehrsvorschriften des einzelnen Landes vorbehalten bleiben. Also können wir ruhig diese unsere Verkehrsvorschriften erlassen, da sie auch nach Ansicht dieser Leute vorbehalten bleiben: « Il est entendu que l'usage du permis international de conduire ne peut en aucune façon soustraire le conducteur d'une automobile à l'obligation de se conformer aux lois et règlements relatifs à la circulation des automobiles sur les voies publiques en vigueur dans le pays où il circule. » Sie sehen also, der Vorbehalt ist sowieso da und deshalb kein Grund um zuzuwarten.

Das schwerste Geschütz, das der Herr Motionär auffährt, besteht darin, wir hätten eine obligatorische Haftpflichtversicherung vorgesehen, und zwar auch, man höre und staune, für die fremden Automobilisten. Das sei ein Nationalunglück und werde zum Boykott führen. Die fremden Automobilisten sind viel gescheiter als man sie darstellt. Sie begreifen unser Vorgehen und haben es auch an dieser Konferenz begriffen, die stattgefunden hat. An dieser Konferenz hat man nämlich einige voeux losgelassen, wie das so üblich ist auf internationalen Konferenzen. Wie heisst nun hier der entsprechende Voeu: « Le comité spécial de la circulation routinière émet le voeu que la Conférence de révision de la Convention internationale sur la circulation routinière de 1909 étudie la possibilité de l'institution, dans tous les Etats contractants, du régime de l'assurance obligatoire pour tous dommages causés par la circulation automobile et de la reconnaissance réciproque des polices d'assurance en cette matière. » Man möchte uns allgemein folgen auf dem Weg, den wir vorangehen. (de Rabours: Parfaitement). Es ist kritisiert worden, dass der Fremde, der an der Grenze nicht eine Versicherung bringen kann, die uns befriedigt, sich bei uns versichern müsse. Wir glaubten selbst, das sei ein neuer Gedanke. Wir sind enttäuscht worden und haben auch hier sehen müssen, dass Ben Akiba wieder einmal Recht gehabt hat und dass auch das schon da ist. Der Vertreter von Dänemark sagte nämlich an der Konferenz: « que les automobilistes étrangers se rendant au Danemark sont obligés de prendre une assurance pour le temps qu'ils doivent passer sur territoire danois. Les formalités sont remplies à la frontière et ne prennent que quelques minutes. » Das können die Dänen. Sind wir denn so viel dümmer als

die Dänen? (Heiterkeit). Ich glaube nicht, dass wir gescheiter sind, aber ich behaupte, dass wir ungefähr gleich begabt sein sollten und ohne allzu grosse Schwierigkeit diese Frage einer Nachversicherung der Automobilisten lösen können. Das besonders, nachdem wir erklärt haben, wir würden mit den Automobilisten in Verbindung treten, sie Selbstversicherungen abschliessen lassen und nach allen Seiten ihnen die Aufgabe erleichtern.

Ich glaube, wenn Sie das gehört haben, werden Sie mir zugeben, dass wir uns nicht dürfen bange machen lassen durch die Erklärung, die Automobilisten würden überhaupt nicht mehr in unser Land kommen, weil sie an der Grenze ein paar Minuten warten müssen bis ihr Triptique und ihr Wagen wegen der Verzollung angesehen worden sind und auch ihre Versicherung nachgeprüft werden konnte. Und wenn ein paar Querköpfe wirklich nicht kommen sollten, so ist dieser Ausfall nach meiner Meinung schon dadurch mehr als ersetzt, dass wir durch das Automobilgesetz den Kanton Graubünden öffnen. Das bringt uns allein mehr Fremde, als uns aus dieser untergeordneten Massregel wegfallen könnten.

Sollen wir aber aus andern Gründen die Konferenz von 1925 abwarten? Ich habe schon darauf hingewiesen, dass wir in Art. 64 einen Antrag Ihrer Kommission haben, der dem Bundesrat das Recht geben will, den internationalen Abmachungen sich anzuschliessen. Dieser Vorschlag ist sehr weitgehend, ich gebe das zu, die Regelung durch bundesrätliche Verfügung soll nämlich gelten bis zum Momente, wo eine Vorlage an die Räte geht zur Anpassung des Gesetzes selbst an den internationalen Zustand. Ich glaube, damit sind alle Begehren des Herrn de Rabours mehr als reichlich erfüllt. Wir haben auch einen Art. 46, sogar gemäss dem Wunsche des Herrn de Rabours fixiert und formuliert, der dem Bundesrat wiederum das Recht gibt, die Verhältnisse der fremden Automobilisten in der Versicherungsfrage angemessen zu berücksichtigen.

Wenn wir also auf die Entscheidungen einer kommenden Konferenz warten, so warten wir unnötigerweise. Ich habe noch nie gehört, dass die Völkerbundsmühlen so ausserordentlich viel rascher mahlen als Gottes Mühlen, sondern es geht ziemlich langsam vorwärts, jedenfalls nicht rascher als unsere Beratungen zu gehen pflegen. Ich stehe nicht an, mich einer Ueberlegung anzuschliessen, die Herr Bopp geäussert hat, selbst auf die Gefahr hin, dass ich von Herrn de Rabours wiederum als Reaktionär hingestellt werde. (Zwischenruf **de Rabours**: Il est inadmissible que vous traitiez comme vous le faites, le représentant d'un canton, à propos de l'allégation que vous seriez un réactionnaire, et ensuite de l'explication que j'ai donné de ce terme). Ich kann diesen Protest nicht annehmen. Ich habe konstatiert, dass Herr de Rabours ausserhalb des Saales uns als Kaffern hinstellt, als Insulaner usw. Wenn er das jetzt in mässig höflicherer Art in diesem Saale tut, so mache ich diese feine Unterscheidung nicht. Ich erlaube mir, das so zu fixieren wie es gesagt wurde. Ich habe in keiner Weise einen beleidigenden Ausdruck gebraucht, sondern die Sache nur au point gestellt. Das ist mir hoffentlich auch so gut gestattet wie einem Volksvertreter.

Für uns existiert zuerst unser Land und dann lange nichts mehr. Dann kommen erst die Rücksichten

internationaler Natur, die natürlich trotzdem durchaus geziemend und gebührend gewürdigt werden sollen. Wir sind damit durchaus einverstanden. Aber es kann vorkommen, dass die kleine Schweiz in internationalen Abmachungen den richtigen Weg vorangeht und dass man ihr dann nachfolgt, anstatt dass wir nachfolgen müssen. Wir haben nicht die gleichen Strassen; wir haben nicht die gleiche Verkehrsichtigkeit oder -Magerkeit wie andere Länder und müssen daraus unsere Unterschiede ableiten. Das ist wiederum ein Grund, weshalb ich Sie bitten möchte, nicht auf diese internationale Lösung zu warten, sondern einmal unsere eigene Lösung zu probieren.

Nun hat der Herr Motionär allerdings noch einen weitem Grund angegeben: es sei zurzeit noch nicht festgestellt, welches die Erhöhung der Versicherungsprämien sein werde, die infolge der Gesetzgebung eintreten werde. Ich hatte in der Kommission Gelegenheit eine Auskunft zu geben, die mir allerdings schon vor einiger Zeit nach den Beratungen der ständerätlichen Kommission von einem für mich ausserordentlich kompetenten Berater erteilt wurde, — ich habe keinen Anlass, seinen Namen nicht zu nennen; es ist Herr Direktor Bosshardt von der Unfallversicherung Winterthur, hoch angesehen bei jedermann. Wir hatten ihm die Frage gestellt: Welche Erhöhung des Risikos wird eintreten, wenn wir die direkte Klage gegen die Versicherungsgesellschaften ins Gesetz aufnehmen? Es handelte sich dann noch um die Anwendung auf die Hilfsarbeiten und die Versicherung für die unentgeltlich Mitfahrenden. Man hat uns damals erklärt, die Erhöhung werde für diese drei Punkte ungefähr 30 % ausmachen und zwar hauptsächlich wegen der direkten Klage gegen die Versicherungsgesellschaften. Insgesamt werde die Erhöhung, verursacht durch die Verschärfung in der Kausalhaftung und jene Momente, 60 %, vielleicht aber, meinte Herr Direktor Bosshardt, eher 70—80 % ausmachen. Nun haben wir aber die direkte Klage in unserem Entwurf nicht aufgenommen, so dass etwa 20 % seiner Berechnung wegfallen werden. Die Erhöhung würde also ungefähr 60 oder 65 % über dem jetzigen Stand ausmachen. Herr Direktor Bosshardt, der auch ausdrücklich ein Obligo für seine Schätzungen ablehnte, kann sich täuschen, wir wollen deshalb schliesslich 100 % annehmen. Die Automobilisten können sich ja aber selbst erkundigen, wie gross je nach dem Ausfall ihrer Beratung und Erhöhung des Risikos der Betrag der Prämie sein werde.

Das waren die Gründe, die Herr de Rabours ins Feld geführt hat und die ich mir erlaubt habe zu bekämpfen, unter Anführung der Motive, die uns leiten.

Herr Pfister hat heute Vormittag ein Moment hervorgehoben, das vorhin von Herrn Ast wieder aufgegriffen worden ist. Herr Pfister hat aber nicht die Konsequenzen gezogen wie Herr Ast; ich glaube mit Recht. Herr Ast sagt, wir täten gut daran, die Beratung zu verschieben bis die Frage der Strassen-subvention ins Reine gebracht sei. Aber Herr Pfister hat mit Recht gesagt, Voraussetzung jener Frage sei sicher die Verfassungsänderung. Diese können wir aber nicht in einer kurzen Frist durchführen, wenn wir unser Automobilgesetz in nützlicher Zeit den Harrenden, den Kantonen und den Andern,

präsentieren wollen. Ich glaube umgekehrt, gerade weil die Strassenfrage pressiert, dürfte es gut sein, wenn Sie unser Gesetz, das ja u. a. auch den Art. 67 enthält, der hier wegbahnend wirken soll, annehmen. Wir wollen also die Anschauung der Herren Pfister und Ast unterstützen und nicht hemmen. Es vergeht übrigens auch dann noch Zeit genug. Auch wenn Sie heute eintreten auf das Gesetz haben wir deswegen morgen noch kein Automobilgesetz. Das werden Sie mir zugeben. Es ist dafür gesorgt, dass die Konferenz, die im Jahre 1925 stattfinden soll, uns doch am Werke trifft. Leider, sage ich von meinem Standpunkte aus; gottlob werden die Herren sagen, die den gegenteiligen Standpunkt vertreten. Man kann aber auch überwarten.

Herr de Rabours hat die Freundlichkeit gehabt, mich auf die Gefahren aufmerksam zu machen, die vorhanden seien, wenn man zu stark pressiert. Er hat gesagt: Denken Sie an eine Matterhornbesteigung. Da geht man auch nicht gleich hinauf! Er ist auch hier zu spät gekommen mit seinem Rate; ich war nämlich schon auf dem Matterhorn. Ich habe es einmal bestiegen; aber ich habe wirklich auch dort zuerst 20 Jahre lang gewartet und habe mir unterdessen alles genau angesehen. Dann bin ich aber doch einmal hinaufgestiegen, als das schöne Wetter da war, und habs gepackt. Ich möchte Herrn de Rabours bitten, es auch anzupacken und hier lieber als Führer mitzumachen statt als Klagejungfrau am Wege zu stehen. Ich möchte ihn gern als Führer auf den Gipfel mitnehmen und ihm oben «Bergheil» zurufen. Wir wollen das Gesetz durchberaten lieber mit seiner Hilfe als gegen ihn. (Beifall.)

Caffisch: Nach den klaren und sehr loyalen Ausführungen des Herrn Bundesrates Häberlin sollte man wohl auf das Wort verzichten. Aber es gibt für mich einige Gründe, die zu einer ganz kurzen Aussprache Anlass geben. Ich erlaube mir, Sie daran zu erinnern, dass mein Heimatkanton derjenige war, der verhältnismässig die meisten Neinsager gegen den Verfassungsartikel 37bis aufgebracht hat. Es waren 4800 annehmende aber beinahe 13,000 ablehnende Stimmen. Mit bezug auf den Antrag des Herrn de Rabours war für uns in der Kommission der Umstand massgebend, dass der Verfassungsartikel mit 206,000 Stimmen gegen 136,000 Stimmen angenommen worden ist schon im Jahre 1921. Wir haben also den Auftrag, ein Gesetz über den Verkehr mit Automobilen und Fahrrädern auszuarbeiten und dem Volke gewünschten Falls vorzulegen.

Die Hauptfrage für viele in diesem Saale und auswärts wird doch die sein: Wie steht es künftig mit den Kompetenzen der kantonalen Behörden, der kantonalen Strassenpolizei? Da bestimmt nun Artikel 37bis folgendes: «Der Bundesrat ist befugt, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen. Den Kantonen bleibt das Recht gewahrt, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder ganz zu untersagen.» Dann kommt wieder der Bund mit seiner Kompetenz über die allgemeinen Durchgangsverkehrswege.

Namentlich die Grenzkantone und die Gebirgskantone haben besondere Verhältnisse und besondere Interessen. In Graubünden speziell ist von Wichtigkeit, dass einerseits für den Fremdenverkehr gesorgt

werde und andererseits auch ein sicherer landwirtschaftlicher Verkehr möglich sei.

Der deutsche Referent, Herr Walther, hat von einer kantonalen Autonomie gesprochen. Aus einem andern Munde habe ich von kantonalen Souveränität sprechen gehört. Es kann da weder von Autonomie noch von Souveränität mehr die Rede sein. Das ist ja im Verfassungsartikel klar gesagt worden. Indessen ist doch eine möglichst klare Ausscheidung der Kompetenzen ausserordentlich wünschbar auch vom Gesichtspunkte des Referendums aus. Es sind nun diesfalls einige Bestimmungen des Gesetzesentwurfes zu erwähnen. Im Art. 3 des Entwurfes wird gesagt: «Der Bundesrat kann nach Anhörung der Kantonsregierungen erklären, welche Strassen für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendig sind und in welchem Umfange sie offen stehen müssen.» Im übrigen sind die Kantone berechtigt, die Benützung der Strassen zu untersagen oder zu beschränken. Das ist die Fassung unserer Kommission; sie weicht etwas von der Fassung des Ständerates ab, und zwar aus ganz bestimmten Gründen, die nach der Richtung der Kompetenz der Kantone zu suchen sind. Im übrigen sind die Kantone berechtigt, zu legiferieren. Es können also die Kantone einmal örtliche und zeitliche Beschränkungen des Automobilverkehrs verfügen. Es können die Kantone auch über die Grösse, das Gewicht, die Geschwindigkeit, die Art der Vehikel, auch über die Lastautomobile Vorschriften aufstellen. Das ist nicht unwichtig. Dann ist weiter zu vergleichen Art. 25 des Entwurfes. Dort steht, es seien kantonale Vorschriften zulässig speziell über Gewicht und Geschwindigkeit der Automobile. Die Kantone, die solche Vorschriften aufstellen wollen, müssen es durch Aufschrifttafeln tun. In Alinea 2 dieses Artikels sodann finden Sie die Vorschrift: für besondere Strassenverhältnisse bleibt die örtliche Regelung vorbehalten. Das sind also Regeln, die aufgestellt werden von den Kantonen oder sogar von Gemeinden; es kann sich um kantonale und um kommunale, durch die Kantone genehmigte Vorschriften handeln. Das sind zwei für die Abstimmung meines Erachtens ausserordentlich wichtige Punkte, die im Entwurfe Aufnahme gefunden haben.

Im weitern muss als besonders wichtig hervorgehoben werden die Bestimmung über den Gerichtsstand. Der Gerichtsstand für Haftpflichtansprüche soll nach Art. 38 ein fakultativer sein; entweder der Wohnort oder der Unfallort. Für Kantone mit viel Fremdenverkehr, Durchgangsverkehr und Auslandsverkehr ist das wichtig. Dann Art. 42, wozu Herr Stohler heute einen Abänderungsantrag hat austellen lassen, der bestimmt, der Versicherer könne belangt werden an seinem schweizerischen Wohnsitz oder an seinem Rechtsdomizil in dem Kanton, wo sich der Unfall ereignet hat. Der Versicherte ist pflichtig, in jedem einzelnen Kanton ein Rechtsdomizil zu verzeichnen. Nach dieser Richtung hin kann man wohl ein Mehreres nicht verlangen.

Das Gesetz hält im ganzen ungefähr diejenigen Versprechungen, welche der Verfassungsartikel den Kantonen gegeben hat. Diesfalls möchte unsererseits noch darauf hingewiesen werden, dass der grösste Gebirgskanton, Graubünden, mit den längsten, schlechtesten, engsten, unübersichtlichsten und gefährlichsten Strassenzügen auch ein grosses Bahnunternehmen besitzt, die Rhätische Bahn, deren

Bestand und Rentabilität zum grössten Teil abhängt von der Gestaltung der schweizerischen Automobilgesetzgebung. Wir dürfen hier wohl der Erwartung Ausdruck geben, dass die Ausführung des Gesetzes jetzt und später die besonderen Verhältnisse auch in Gebirgsgegenden und in Gebirgskantonen berücksichtigen werde, und dass die besonderen Verhältnisse der Gebirgsbevölkerung und ihre Interessen geschützt werden, einer Bevölkerung, die vom Automobilverkehr mehr Nachteile als Vorteile zu gewärtigen haben wird. Im Zweifel sollte meines Erachtens ein gewisses Mass von Verkehrssicherheit gegeben sein.

Diese Vorbehalte glaubte ich zur Eintretensfrage machen zu dürfen und zu sollen. Dass ich dabei weniger mit den Augen des Herrn Kollegen de Rabours, als vielleicht mit denjenigen des Herrn Bopp sehe und urteile, wird niemand wundernehmen, der die verschiedenen Verhältnisse im Tieflande und im Gebirge kennt. Dass es andere Vorschriften braucht für den Verkehr zwischen Zürich und Olten beispielsweise als für den Verkehr zwischen Ragaz und St. Moritz, das wird jedermann klar sein, der die Verhältnisse kennt. Dass für den Gebirgsverkehr strengere Vorsichtsmassregeln nötig sind, strengere Polizeigebote und polizeiliche Verbote, das ist klar.

Seiler-Wallis: Gestatten Sie mir als Vertreter eines Gebirgskantons und gleichzeitiger Angehöriger eines Erwerbsstandes, der ein grosses Interesse an der Entwicklung des Automobilverkehrs hat, ein kurzes Wort im Sinne der Verständigung zu reden. Die Bundesversammlung, als eidgenössischer Gesetzgeber, kann im grossen und ganzen sich rühmen, dass ihre Gesetze beim Souverän Anklang finden; es kommt dies nicht nur daher, weil sie sich in erster Linie von der Nützlichkeit und Notwendigkeit der zu erlassenden Gesetze leiten lässt, sondern auch, weil sie den Anschauungen des Volkes Rechnung trägt.

Kurz nachdem die Botschaft und der Gesetzesentwurf des Bundesrates, die uns heute beschäftigen, erschienen waren, habe ich in einem kleinen Blatte, das speziell die Interessen der Arbeiter und Bauern vertritt, folgende Auslassungen gelesen. (Der Artikel ist überschrieben: «Das eidgenössische Automobilgesetz, eine Katze im Sack».) «Der Schreiber ist der felsenfesten Ueberzeugung, dass das geplante Gesetz für unser Vaterland ein Unglück wäre, indem es die Unzufriedenheit neuerdings in ungeahntem Masse schürt.» Und dann weiter: «Die bemängelten Paragraphen sind für die erdrückende Mehrheit des Schweizervolkes unannehmbar. Man verzeihe uns die stellenweise etwas drastische Schreibart . . .» usw. Die Redaktion fügte dann hinzu, dass sie diese Ausführungen im grossen und ganzen formell und inhaltlich nicht teile, «allein», schreibt sie, «die Stimmung gegen die Gesetzesvorlage scheint in der Tat in weiten Kreisen eine bitterböse zu sein». Das Journal officiel de l'Automobil-Club Suisse schreibt unterm 10. Oktober 1923: Nous allons très probablement avoir pour 1924. la loi fédérale que je designerais: «loi contre l'automobilisme», exclusivement au bénéfice des compagnies d'assurances etc. etc.

Noch bevor die Vorlage in unseren Händen war, haben sich die schweizerischen Sekundärbahnen in einer Eingabe besonders geäussert, und da schreiben sie unter anderem: «Der vom eidgenössischen

Justiz- und Polizeidepartement aufgestellte Gesetzesentwurf scheint uns eher eine Art Strassenpolizeigesetz zu sein, das sich insbesondere des Motorfahrzeug- und Fahrradverkehrs annimmt und den Kantonsregierungen für die Abtretung ihrer Hoheitsrechte in dieser Materie etwelche Konzessionen einräumt.» Und weiter: «Allgemein fehlt im Entwurf des Departementes das Bestreben, auf dem neuen Transportmittel alle Beschränkungen fernzuhalten, die seine Entwicklung allzu sehr hemmen könnten, offenbar, um dabei seiner besonderen Eigenart Rechnung zu tragen» usw. Sie sehen aus diesen Zitaten, welche Gegensätze sich in dieser Materie gegenüberstehen, und diese Gegensätze sind zum grössten Teil seither noch verschärft worden. Herr de Rabours hat anlässlich der Behandlung des Benzinzolles mit grosser Sachkenntnis Ihnen die volkswirtschaftliche Bedeutung des Automobils geschildert. Ich hätte erwartet, dass er aus dieser Darlegung, die doch seiner innersten Ueberzeugung entsprochen haben muss, andere Konsequenzen gezogen hätte als jene, die nun in seinem Antrag auf Verschiebung zum Ausdrucke kommen.

Ich behaupte, dass das ganze Schweizervolk insgesamt an dieser Vorlage interessiert ist. Da ist in erster Linie die Zahl der Automobilbesitzer; man hat sie heute auf 40,000 veranschlagt. Rechnen wir mit 30,000. Wir haben die Grosszahl der Chauffeure und Mechaniker, die sich mit der Bedienung der Fahrzeuge beschäftigen. Dann kommen unsere Automobilfabriken mit ihrem grossen Personal, ferner alle jene, die an der Entwicklung des Verkehrs ein Interesse haben. Ich nenne hier die Hotelindustrie, und ich möchte auch den Bund bezeichnen. Mir scheint, und ich habe das noch letzthin bei der Behandlung der Vorlage über die Verkehrszentrale konstatiert, dass man sich allzu wenig Rechenschaft gibt, welch grosses Interesse die Eidgenossenschaft mit ihren Regiebetrieben am Touristenverkehr hat. So zwischenhinein möchte ich den Bundesrat ersuchen, diesbezüglich einmal etwas genauere Erhebungen zu machen, die uns bei verschiedenen Gelegenheiten dienlich wären. Diesen Interessenten, die ich genannt habe, steht dann gegenüber, wie Herr Bundesrat Häberlin das schon gesagt hat, das ganze Heer der Benützer der Strasse. Es war Pflicht des Gesetzgebers und ist unsere Pflicht, allen diesen Interessenten, die ihre guten Rechte haben, in dieser Vorlage gerecht zu werden. Schon die Aufzählung der Interessenten zeigt Ihnen, dass nur eine eidgenössische Gesetzgebung allen gerecht werden kann, und dass es unmöglich ist — die Vergangenheit hat dies bewiesen —, dass auf dem Wege der kantonalen Gesetzgebung und des Konkordates eine befriedigende Lösung gefunden werde. Mit Herrn Bundesrat Häberlin möchte ich auch den Automobilisten die Gefahren vor Augen führen, die eine Verwerfung der Vorlage für sie im Gefolge haben kann. Es ist naheliegend, dass, wenn dieses Gesetz, das eine Mittellinie zu finden sucht zwischen den verschiedenen Interessenten, nicht Gnade findet vor dem Souverän, dass dann diejenigen in erster Linie zufrieden zu stellen sind, die die grösste Zahl stellen, und damit gehen wir einem reinen Haftpflichtgesetz entgegen. Ich möchte doch die Herren, die am ersten und meisten am Automobilverkehr interessiert sind, bitten, einen Augenblick nachzudenken über die Lage der gewöhnlichen Benützer der

Strasse, welche ein Anrecht haben, dass sie in einem ihrer ursprünglichsten Rechte geschützt werden. Sehen Sie einen gewöhnlichen Mann auf einer Gebirgsstrasse, der von einem Automobil überrannt wird, vielleicht in der Nacht oder bei anbrechender Dunkelheit. Wie soll sich dieser gegen den Schaden, der ihm zugefügt worden ist, schützen können, wenn nicht der Gesetzgeber besonderen Massnahmen getroffen hat durch eine verschärfte Haftpflicht und eine Versicherungspflicht.

Dann in zweiter Linie — es ist dies auch schon betont worden — müssen wir gewärtig sein, dass von dem einen oder dem andern Kanton das Konkordat gekündigt wird und die Strasse für den Automobilverkehr in diesem wiederum gesperrt wird. Ich weiss nicht, ob man nicht mit dem Feuer spielt, und ob man an einem gegebenen Tage wieder die Besen in die Ecke stellen kann, die man gerufen hat. Wenn das Volk sieht, dass diejenigen, die am Automobilverkehr das grösste Interesse haben, ein Gesetz, das reiflich erwogen worden ist und in dem getrachtet worden ist, alle Interessen zu befriedigen, wenn das Volk sieht, sage ich, dass dieses Gesetz bekämpft wird, könnte im einen und andern Kanton der Unwille erwachen und könnte es heissen: dann sperren wir unsere Strassen!

Es sollte aber möglich sein, eine Verständigung zu finden. Aber wenn man sich verständigen will, dann muss man in allererster Linie darnach trachten, zu verstehen, was denn eigentlich der Gegner will; man muss auch seine guten Gründe prüfen und ihm ebenfalls Recht widerfahren lassen, soweit es möglich ist.

Was die Haftpflicht anbelangt, möchte ich auf die ausgezeichneten Ausführungen unseres Herrn Kollegen Wirz von heute morgen hinweisen, der Ihnen gezeigt hat, wie häufig die Automobilunfälle sind. Die Ziffern, die er angeführt hat, umfassen natürlich nur jene Unfälle, die den Behörden zur Kenntnis gebracht worden sind. Daneben gibt es aber noch sehr viele, die auf gutlichem Wege erledigt werden und von denen niemand weiter Kenntnis erhält. Da muss man nun doch sagen, dass in Anbetracht dieser Tatsache es begründet ist, an eine verschärfte Haftpflicht zu denken.

Doch man argumentiert mit dem Ausland und sagt, dass kein anderes Land in Europa so scharfe Haftpflichtbestimmungen erlassen habe. Aber ich meine, es ist vielleicht auch kein anderes Land mit dem unseren zu vergleichen. Wir haben vielleicht den intensivsten Automobilverkehr in Europa, wenn wir die von auswärts kommenden Automobile zu den unsrigen hinzurechnen. Wir haben auch ein weit weniger entwickeltes Strassennetz als die meisten der umliegenden Länder, und diesen Umständen trägt man nicht genügend Rechnung.

Was die Versicherungspflicht der Ausländer anbelangt, so bin ich der Ueberzeugung, dass kein vernünftiger Ausländer uns einen Vorwurf machen darf, wenn wir unsere eigenen Leute schützen und eine Massnahme treffen, die dem gesunden Menschenverstand entspricht und die sogar im Interesse der fremden Automobilfahrer selbst ist.

Ich habe kürzlich in der Automobilrevue einen kleinen Artikel gelesen, überschrieben «Die Hirtenknabenpolitik». Da hielt man sich darüber auf, dass

gewisse Camions und Automobile von Deutschland her frei eintreten können, währenddem die unsrigen eine ziemlich hohe Gebühr bezahlen müssen, und man nannte das Hirtenknabenpolitik. Und nun, wenn wir unsere eigenen Leute schützen wollen und nur das verlangen, was vernünftig und recht ist, stösst man sich daran und kann das nicht verstehen. Ich möchte hier, wie ich es schon in der Kommission getan habe, die Herren, die ein gewichtiges Wort in den Automobilklubs zu sagen haben und die Beziehungen pflegen mit den fremden Automobilklubs, dringend ersuchen, im Sinne der Verständigung tätig zu sein und den internationalen Kreisen des Auslandes begreiflich zu machen, dass wir unserem Volk gerecht werden müssen. Ich könnte es nicht verstehen — ich glaube nicht, dass es der Fall ist —, aber ich könnte es nicht verstehen, wenn man von hier aus im Ausland gegen uns schüren würde, weil wir derartige Bestimmungen erlassen.

Vergessen wir bei der Beratung dieser Vorlage auch nicht, welcher grossen Konkurrenz wir vom Standpunkt des Fremdenverkehrs aus wahrscheinlich in der nächsten Zeit entgegengehen. Im Ausland spricht man vom Bau eigener Automobilstrassen und hat auch schon solche erstellt. Ich erinnere an Oberitalien und an Südfrankreich. Am heutigen Tage wird eine Autostrasse Paris-Nizza und eine solche von München nach Venedig geplant. Unter solchen Verhältnissen und Aussichten ist es mehr als je Pflicht, dass wir trachten, uns zu verständigen und zu einer vernünftigen Regelung des Automobilverkehrs zu kommen.

Es ist dies mit gutem Willen möglich. Die ersten Eingaben, die wir aus automobilfreundlichen Kreisen gegen das vorliegende Gesetz erhalten haben, liessen sozusagen kein gutes Haar an der Vorlage. Und nun dürfen wir konstatieren, dass die Begehren und Wünsche sich schon bedeutend reduziert haben. Es handelt sich, soweit ich gesehen habe, noch um zirka 27 Artikel, zum grossen Teil sind es weniger wichtige Anregungen und Begehren, mit denen wir es da noch zu tun haben. Und ich will der bestimmten Hoffnung Ausdruck verleihen, im Verlauf der Verhandlungen im Nationalrat noch im einen oder andern wichtigen Punkte eine Lösung gefunden werde, die hüben und drüben befriedigen kann.

Gestatten Sie noch ein kurzes Wort zum Postulat, das die Kommission Ihnen unterbreitet und das dahin zielt, der Bundesrat möge die Initiative ergreifen, um möglichst bald zu einer internationalen Regelung der Hauptbestimmungen des Automobilverkehrs zu gelangen. Wir haben ja bereits, wie das die Herren Berichterstatter hervorgehoben haben, ein internationales Uebereinkommen, das aus dem Jahre 1910 stammt. Es umfasst, kurz gesagt, 3 Punkte.

Zuerst die Legitimation. Der Fahrer und der Wagen müssen gewisse Bedingungen erfüllen, um zum Verkehr auf öffentlichen Strassen zugelassen zu werden. Ist dies der Fall, so erhält der Besitzer einen Ausweis in Form eines Automobilpasses. In zweiter Linie die Kontrolle. Sie besteht in der Anbringung eines Schildes. In dritter Linie enthält diese Uebereinkunft verschiedene Verkehrsvorschriften betreffend die Warnapparate, die Bezeichnung der Hinweistafeln, die einheitlich für die verschiedenen Länder aufgestellt werden, und endlich wird der Grundsatz aufgestellt, dass für den Verkehr im all-

gemeinen die Bestimmungen zu gelten haben, die in den verschiedenen Ländern in Kraft sind.

Die Tatsache, dass diese Uebereinkunft aus dem Jahre 1909 oder 1910 datiert, beweist Ihnen schon, dass sie revisions- und ergänzungsbedürftig ist. Ihre Kommission ist der Ansicht, dass ein solches Uebereinkommen für die Entwicklung des Automobilverkehrs geradezu eine Notwendigkeit ist.

Wollen Sie daran denken, dass ein Automobil in wenigen Stunden die ganze Schweiz durchqueren kann, so z. B. beträgt die Fahrzeit von Buchs nach Genf kaum 8 Stunden, und von irgendeinem Zentralpunkt der Schweiz aus wird man in wenigen Stunden nach allen Richtungen über die Landesgrenze fahren können. Wegen seiner Geschwindigkeit, wegen seiner Entwicklung und seinem ganzen Wesen nach ist das Automobil ein internationales Fahrzeug, das auch einer internationalen Regelung bedarf. Doch möchte ich betonen, dass diese Regelung nicht nur im Interesse des Automobilverkehrs ist, sondern auch im Interesse des Publikums, des Volkes, der Fussgänger. Wenn Sie von hier aus über den Simplon fahren und dann über den Brenner und den Arlberg zurückkommen, so begegnen Sie ganz verschiedenartigen Verkehrsvorschriften in den verschiedenen Ländern; während man z. B. in Italien und in der Schweiz rechts ausweicht, muss im Tirol links ausgewichen werden. Es ist dies an und für sich eine Kleinigkeit, aber für die Verkehrssicherheit hat sie eine grosse Bedeutung. Denn ein Wagenlenker, der nun einmal an eine bestimmte Verordnung gewöhnt ist, wird sich schwer für kurze Zeit an etwas anderes halten können.

Mit Genugtuung habe ich gerade vorhin auch aus dem Munde des Herrn Vorstehers des Justiz- und Polizeidepartementes vernommen, dass bereits eine internationale Konferenz sich mit dieser Frage beschäftigt und da ist es ganz besonders erfreulich zu vernehmen, dass dieselbe eine internationale Regelung der Versicherungspflicht anregt.

Ich will Ihre Zeit nicht weiter beanspruchen, und möchte Ihnen empfehlen, nicht auf den Verschiebungsantrag des Herrn de Rabours einzutreten, sondern im Interesse der Gesamtheit der Bevölkerung Eintreten auf die Vorlage zu beschliessen. Denn sie verbürgt uns in erster Linie die Oeffnung der interkantonalen Strassen und entzieht es der Willkür eines kleinen Teiles unserer Bevölkerung, einen Teil derselben wieder zu sperren. Sie bringt in zweiter Linie unserem Volke eine grössere Verkehrssicherheit durch die gemeinsamen Vorschriften, die sie für das ganze Land erlässt. In dritter Linie stellt sie uns einen Beitrag an die Kosten des Unterhalts der Strassen in Aussicht, ein Grundsatz, den wir alle, namentlich die Gebirgskantone auf das lebhafteste begrüssen müssen. Endlich, und das möchte ich besonders hervorheben, ist die Vorlage ein wichtiger Anfang für eine spätere allgemeine Strassen- und Verkehrsgesetzgebung, ein Anfang, auf dem sich dann weiterbauen lässt. Somit möchte ich empfehlen, auf die Vorlage einzutreten.

Moser-Neuhausen: Unsere Verfassung zwingt uns dazu, ein Automobilgesetz in Kraft treten zu lassen. Wir haben aber nicht nur die Verpflichtung, ein Automobilgesetz zu schaffen, sondern haben auch die Verpflichtung, dafür zu sorgen, dass dieses Automobilgesetz angenommen wird. Man kann nun hier

über zweierlei Meinung sein. Ich persönlich halte dafür, dass das im Wurf liegende Automobilgesetz nicht angenommen wird, und ich würde es ausserordentlich bedauern, wenn wir nicht zu einem vernünftigen und guten Gesetz kämen. Da das Gesetz, das uns in seinem Entwurfe vorliegt, noch nicht reif ist zur Beratung, stelle ich Ihnen den Antrag, es sei dasselbe an die Kommission zurückzuweisen, wie dies bereits Herr Kollege Ast getan hat.

Ich will ohne weiteres zugeben, dass die Vorlage viele Vorteile bringt. Ich gebe auch ohne weiteres zu, dass sie zu einer Vereinheitlichung führt. Andererseits aber muss ich darauf hinweisen, dass mir das Gesetz nicht dasjenige bietet, was ich erwartet habe von einem neuen Automobilgesetz. Es mag ja ausserordentlich schwierig sein, diese Materie, die für uns neu ist, richtig zu ordnen. Aber ich glaube, es wäre doch möglich gewesen, verschiedenes in diesem Gesetze anders zu regeln.

Das Gesetz ist noch nicht reif zur Beratung und die Zeit noch nicht gekommen, um überhaupt an eine Gesetzgebung herantreten zu können. Auch der Herr Referent der Kommission hat dies mehr oder weniger zugestanden, nur findet er, dass man etwas wagen solle, auch dann, wenn das Gesetz nicht alles bringe, was wir haben sollten. Nun glaube ich, es würde auf keinen Fall schaden, wenn wir dem Antrag des Herrn de Rabours Folge leisteten, der dahingeht, man möge zuwarten, bis die internationale Konferenz stattgefunden hat. Ich glaube, dass dies nur von grossem Nutzen wäre. Wir sollten deshalb in diesem Sinne dem Antrage des Herrn de Rabours zustimmen. Nachdem dann die Resultate der internationalen Konferenz bekannt sind, soll die Kommission an die Neubearbeitung des Gesetzes herantreten.

Was ich an dem Gesetze vermisste, ist, dass die Strassenbenützungsfrage nicht klipp und klar erledigt und geregelt wird. Dies wird schwer sein, aber es geht nicht an, dass man nur dem Automobilisten sagt, du hast da und da zu fahren, und keinem andern Menschen bedeutet, wo er sich auf der Strasse zu bewegen hat. Das ist ein Punkt, der die Automobilfahrer sehr enttäuscht; man hat hier nicht den Mut gefunden, zu sagen wie in England oder in andern Ländern, in denen das Automobil stark vertreten ist: Hier hast du dich zu bewegen und dort ist dein Platz. Das fehlt in diesem Gesetze. Die Strassenbenützungsfrage sollte in diesem Gesetze klar und deutlich geregelt sein.

Dann haben wir als Punkt 2. die Regelung des Automobil- und Fahrradverkehrs. Diese Frage ist in der vorliegenden Vorlage wohl angeschnitten, aber nicht geregelt. Ich glaube, dass man alles aus diesem Gesetze herausnehmen sollte, was rein technischer Natur ist. Wir haben dieses Gesetz mit technischen Vorschriften belastet, die in der Zukunft keinen Bestand haben werden. Sie können in einem Gesetze nicht die Beleuchtungsfrage ordnen, auch können sie sich nicht mit Detailfragen beschäftigen, denn jeder Tag bringt Aenderungen auf diesen Gebieten. Ein Gesetz sollte beweglich sein, nicht starr. Warum nehmen wir nicht alle diese Geschichten heraus aus dem Gesetze und legen sie in Verordnungen, die der Bundesrat zu erlassen hat, nieder? Dem Gesetze, dem Volke und der Allgemeinheit wäre damit viel mehr gedient, als wenn wir Fragmente von technischen Vorschriften in das Gesetz hineinlegen,

ohne die Sache richtig und gründlich geregelt zu haben.

Man sagt wohl, es werde noch eine Verordnung kommen. Wenn dies der Fall ist, empfiehlt es sich, im Gesetz nur die Grundsätze niederzulegen, nichts hineinzunehmen, was in die Verordnung gehört, denn zwei Verordnungen können doch nicht nebeneinander bestehen. Sie können nicht in einem Gesetz einen Teil dieser Verordnung festlegen und den andern Teil nachfolgen lassen, beide sollen reinlich getrennt werden. Dann können wir uns auch für die Zukunft sichern, dass wir des Automobilverkehrs Herr werden.

Unter den Automobilisten spielt selbstverständlich auch die Gebührenfrage eine Rolle. Wenn ich dieser rufe, weiss ich sehr wohl, dass es ausserordentlich schwer sein wird, hiër eine Einigung zu erzielen. Wünschbar aber wäre, dass man in jedem Kanton gleich hohe Automobilsteuern zu bezahlen hat. Unbillig ist es nicht, wenn verlangt wird, dass jeder Kanton die gleiche Norm für die Besteuerung hat, die gleiche Formel für die Ausrechnung. Wenn Sie dieses Gesetz annehmen, muss das Konkordat weiterbestehen, denn wir haben in diesem Gesetz — und auch in keiner Verordnung wird dies angängig sein — die Möglichkeit nicht, die Berechnungsformel niederzulegen. Ich glaube deshalb, wir sollten in dem neuen Gesetze eine gewisse Wegleitung geben können für die einheitliche Gebührenberechnung.

Dann kommt der Titel Haftpflicht und Versicherung. Hierzu ist schon sehr viel gesprochen und geschrieben worden, und ich möchte nicht alles wiederholen. Ich halte persönlich dafür, dass der Versicherungszwang notwendig ist, und dass die Haftpflicht weitgehend geregelt werden soll. Aber ich bin auch der Ansicht, dass man im Gesetz zu weit gehen will, zum Teil weiter als die heutigen bundesgerichtlichen Entscheide.

Man sagt, wir seien nicht das einzige Land, in dem die Versicherung obligatorisch erklärt werde, und exemplifiziert mit Dänemark und das mag richtig sein, doch ist Dänemark eine Halbinsel, während wir im Herzen von Europa liegen, und als Durchgangsland den Verkehr vermitteln von West nach Ost und von Nord nach Süd. Die Verhältnisse sind verschieden und stimmen miteinander nicht überein.

Ich würde es sodann gerne gesehen haben, wenn in unser neues Automobilgesetz einheitliche Kontroll- und Strafvorschriften aufgenommen worden wären. Wir werden nach Annahme des Gesetzes erleben, dass jeder Kanton andere Vorschriften erlässt und dass die angestrebte Vereinheitlichung ausbleibt.

Ich glaube, wenn man sich die nötige Zeit dazu gönnt und wenn man die nötige Fühlung mit den betreffenden Verbänden und mit der Öffentlichkeit nimmt, sollte es möglich sein, unter diesen Gesichtspunkten etwas anderes zu schaffen als die Vorlage, die wir vor uns haben. Wenn ich eine neue Vorlage befürworte, glaube ich nicht, dass sie alles enthalte, aber sie wird besser und gerechter sein und trotzdem ein Menschenwerk sein, wie Herr Bundesrat sich ausdrückte. Für die Ausarbeitung einer neuen Vorlage brauchen wir Zeit. Wenn der Rat Eintreten beschliesst, kann die Kommission Anträge die fallen zu irgendeinem Artikel entgegennehmen, auch Vorschläge für die Umarbeitung des Gesetzes, ebenso kann sie der Landwirtschaft entgegenkommen dadurch, dass sie die Traktorenfrage behandelt usw. Mit dem Zurück-

legen einer Anzahl Artikel kommen wir zu einer gewissen Verbesserung, aber auch zu einem Automobilgesetz, das nicht aus einem Guss ist, sondern Stückwerk bleibt. Ich glaube nicht, dass uns damit gedient ist, denn wir haben nur an einem guten Gesetz ein Interesse. Auch wünschen wir, dass wir möglichst bald in den Besitz einer guten Automobilgesetzgebung kommen. Wir haben ein Interesse daran, dass das Gesetz aber auch angenommen wird, doch zweifle ich ausserordentlich daran, dass Sie dieses Gesetz durchbringen können.

Nun sagt man, die Automobilisten, die haben den grössten Schaden durch eine eventuelle Verwerfung, denn statt eines Automobilgesetzes kommt dann die Haftpflichtversicherung allein und alles andere bleibt sich gleich wie bisher. Auch da wird die Entwicklung eben dazu zwingen, dass man sich trotzdem wieder auf dem Boden einer eidgenössischen Gesetzgebung findet. Es ist notwendig, dass man sich findet und ich glaube, wir fahren am besten, wenn wir die ganze Vorlage noch einmal an die Kommission zurückweisen mit dem Auftrage, sie möge die Neubearbeitung sofort an die Hand nehmen und dem Rate eine Vorlage unterbreiten, sobald die Resultate der internationalen Konferenz bekannt sind.

M. Lachenal: Permettez-moi tout d'abord d'enlever à ce débat la passion qu'un des derniers discours a pu y mettre, et de tâcher de contribuer pour ma part à dissiper un regrettable malentendu. Je voudrais aussi me faire l'interprète de la déception qu'a ressentie la grande majorité des cercles s'occupant d'automobilisme et de motocyclisme. Et qu'il soit bien entendu que lorsque je parle d'automobilisme, je n'entends pas le moins du monde viser les automobiles de luxe qui servent uniquement aux oisifs; nous avons en Suisse des nuées de motocyclistes qui sont dignes de plus grand intérêt et quant aux automobiles, je ne veux pas répéter les renseignements statistiques concernant leurs usages professionnels multiples. Tout à l'heure, M. le conseiller fédéral Häberlin s'étonnait du fait que si, au début, les Associations touristiques et sportives avaient apporté au Conseil fédéral le concours le plus loyal dans l'élaboration de cette loi, tout à coup ces associations seraient, comme il l'a dit «schief gegangen». Il se demandait pourquoi ces associations auraient ainsi dévié. Je pourrais lui répondre qu'il n'est pas impossible que ce soient peut-être les pouvoirs publics qui, eux, aient dévié. Rappelez-vous, Messieurs — et M. le conseiller fédéral Häberlin le premier —, l'enthousiasme avec lequel tous les automobilistes ou motocyclistes en Suisse ont apporté le concours le plus large au Conseil fédéral, à l'Assemblée fédérale et devant le peuple pour soutenir l'article constitutionnel 37 bis, alors qu'il n'était pas du tout certain que ce nouvel article trouverait facilement grâce devant les cantons. Et lorsque, désireux de susciter une réglementation nouvelle, nous avons été amenés à présenter le vœu d'une législation uniforme en matière de circulation automobile, dès la seconde phase, c'est-à-dire lors des travaux préparatoires, les commissions d'experts appelées par le Conseil fédéral étaient presque en entier choisies dans le sein des grands clubs touristiques. Ces commissions et ces experts ont apporté au Conseil fédéral, à ses travaux, l'appui de leur expérience

concernant la circulation automobile. L'on peut dire aussi que dès 1904, c'est à leur suggestion que le concordat a été rédigé. Ainsi c'est en grande partie grâce aux propositions des clubs d'automobilisme que les dispositions très intéressantes qui constituent la réglementation proprement dite de la circulation sont consacrées dans la loi actuelle, laquelle, sur ce point est le fruit des suggestions de ces associations, ce dont nous nous félicitons. C'est vous dire que nous n'aurons pas un seul mot de critique à l'égard de toute cette partie réglementaire du projet de loi.

Mais nous avons été péniblement surpris de ce que, alors qu'on avait fait appel à notre concours pour la partie concernant la réglementation et la répression, lorsqu'il s'est agi de la responsabilité civile et de l'assurance, on nous a tout simplement exclus des délibérations; on nous a dit: C'est la partie juridique, cela ne regarde nullement les automobilistes et les motocyclistes; nous prendrons seuls et dans le silence de notre cabinet, toute décision utile.

Cependant, Messieurs, les automobilistes ne sont pas tous des imprudents ou des demi-fous. Ils ont contribué les tout premiers à l'éducation de ce public, à laquelle M. Häberlin faisait allusion, une éducation qui a commencé par le concordat intercantonal. Rendons justice aux efforts des associations touristiques, qui, elles, veulent sauvegarder le bon renom des usagers de la route en général en ayant incessamment et quotidiennement poursuivi l'éducation des automobilistes et motocyclistes et qui maintenant voudraient qu'on abordât, si possible, Messieurs, l'éducation du piéton.

Or, je crois que M. le conseiller fédéral Häberlin a reproché peut-être trop hâtivement à M. de Rabours de ne s'être étendu que sur les défauts qu'il voyait dans ce projet de loi. Si j'ai bien compris le motionnaire, M. de Rabours ne critique aucune disposition du projet sauf celles qui concernent l'assurance et la responsabilité civile, mais il approuve au contraire toute la partie de la loi qui concerne la réglementation proprement dite de la circulation et les dispositions pénales. Je ne reviendrai pas non plus, pour ma part, sur les avantages évidents et que le projet présente sur l'ancienne législation. Je vous supplie de comprendre et d'admettre que nous n'esquissions pas ici des critiques stériles, une sorte de manœuvre d'obstruction, mais nous voudrions au contraire que cette loi, si elle est adoptée, soit adoptée de bon coeur et en pleine concorde et que l'on ne crée pas une opposition néfaste entre les intérêts du bon plaisir contradictoires et se dressant en ennemis, du paysan et du piéton d'une part, des automobilistes d'autre part!

M. le conseiller fédéral Häberlin a insisté avec complaisance sur tous les inconvénients esthétiques — auditifs, visuels et olfactifs —, de la circulation des automobiles. Mais, Messieurs, l'ère n'est plus d'une opposition systématique et aveugle contre l'automobile. Il est évident qu'une automobile, ce n'est pas beau mais c'est bien aussi esthétique... (Une voix: qu'un char de fumier...) qu'un char de fumier par exemple, et ce n'est pas plus mal odorant. Songez-vous, pour le plaisir de votre nez, à réglementer le purin et à y faire ajouter des kilos de parfum? (Rires.) Si votre loi pouvait obvier aux inconvénients esthétiques de l'automobile, je comprendrais vos arguments, mais elle n'y songe guère. Son but,

c'est d'atténuer ou de réprimer des inconvénients évitables.

Par exemple, quant au bruit, la loi cherche tous les tempéraments possibles. Je suis personnellement adversaire de l'échappement libre, sauf peut-être sur les routes de montagne où cela constitue une mesure de sécurité. Quand on entend monter une automobile à un tournant, on peut se garer. Je suis adversaire de la fumée et de sa puanteur et le gendarme doit pouvoir dresser contravention contre tout automobiliste qui n'est pas suffisamment maître de son moteur pour éviter qu'il devienne une gêne pour le public. Mais la question n'est pas là. La question est de savoir, maintenant que j'ai admis toutes les perfections de cette loi, maintenant que je vous accorde qu'elle est nécessaire, maintenant que j'en ai voté le principe, que j'ai fait campagne pour elle, s'il nous est permis à notre tour d'apporter des arguments qui demandent à votre équité de tenir compte des intérêts légitimes des automobilistes, à qui, en tout premier lieu, la loi va s'appliquer.

La première critique — et pour moi la plus grave — est telle que, si vous arriviez à l'atténuer ou à l'écarter sans pour cela que l'allure générale de la loi en souffre, cela aurait pour conséquence de faire adopter cette loi sans aucune espèce de réserve ni d'arrière-pensée par tous ceux qui en Suisse font de l'automobilisme ou du motocyclisme; elle vise la question de la responsabilité civile. C'est sur ce point, Messieurs, que je dois faire personnellement mes réserves les plus nettes. Cela ne m'empêchera pas de voter l'entrée en matière, mais cela m'empêchera peut-être, si aucune modification n'est apportée à cette responsabilité civile, de voter la loi. Je suis obligé également de réserver mon attitude au cas d'un référendum éventuel. Il est exact — et cela encore, les centres automobiles qui ne sont pas seulement à Genève, mais dans toutes les grandes villes, et qui sont devenus une partie de la vie des grandes villes, les centres automobiles l'ont parfaitement compris, et moi, Messieurs, comme avocat, je l'ai proclamé depuis longtemps — il est exact que notre législation actuelle de droit commun sur la responsabilité des automobilistes est totalement insuffisante. Vous voyez qu'avant même que le Conseil fédéral s'en soit occupé, nous étions suffisamment raisonnables pour trouver qu'il était véritablement scandaleux qu'un propriétaire d'auto ne soit pas de plano, sans aucune porte de sortie quelconque, responsable des actes de son chauffeur.

Inutile que je cite des exemples, souvent lamentables, de la jurisprudence. Vous savez que sous le régime du droit actuel le propriétaire peut être dégagé de toute responsabilité, pourvu qu'il prouve qu'il a observé toutes les précautions nécessaires dans le choix du chauffeur et rapporte la preuve libératoire prévue par l'art. 55 du Code des obligations, qu'il n'a commis aucune culpa, ni in eligendo, ni in instruendo, ni in custodiendo.

Sur ce point donc, non seulement nous acceptons, mais nous demandons depuis longtemps que la loi prévoie la responsabilité définitive et inéluctable du propriétaire de l'automobile. Vous voyez que nous sommes parfaitement raisonnables, de même que nous avons devancé la loi. Nous sommes de bonne foi.

D'autre part, en ce qui concerne la responsabilité du conducteur, qu'il soit le propriétaire lui-même ou qu'il soit salarié, nous pensons également qu'il est

juste et nécessaire, en tenant compte du développement foudroyant de l'automobilisme et des dangers inhérents à la circulation moderne, d'aggraver considérablement la responsabilité actuelle qui, aujourd'hui, est basée sur la notion commune de la faute; il faut que la partie lésée rapporte la preuve d'une faute à la charge de l'automobiliste, ce qui est extrêmement difficile dans certains cas. Mais nous estimons qu'il est suffisant et équitable que le fardeau de la preuve soit renversé, c'est-à-dire que l'automobiliste soit toujours et en principe responsable, à moins qu'il ne prouve, lui, que la partie lésée a commis une faute, ou que lui-même n'en a commis aucune et qu'il a observé toutes les précautions qui, humainement et selon les possibilités techniques actuelles, devaient lui faire penser qu'un accident ne surviendrait pas, et encore plus: qu'aucune précaution quelconque ne pouvait empêcher l'accident d'arriver. Ne consentez-vous pas à reconnaître que là également nous vous accordons honnêtement une large marge? Je ne suis pas bien sûr que le Conseil se rende exactement compte de la différence qu'il y a entre l'obligation, pour un automobiliste, de prouver qu'il n'a commis aucune faute, et l'obligation de la partie adverse de prouver que l'automobiliste en a commis une. Il est infiniment difficile d'apporter une preuve négative. C'est cependant celle que nous consentons que vous mettiez à la charge des automobilistes: autrement dit nous voudrions que les automobilistes bénéficient du cas fortuit. C'est la seule faveur que nous demandons. Nous voulons que lorsque personne n'a commis une faute, que lorsque l'automobiliste a la conscience absolument tranquille et pure, il ne soit pas responsable. Nous n'en demandons pas davantage.

Au lieu de cela, on s'est inspiré d'un tout autre genre de responsabilité qui a été puisé dans le droit spécial des chemins de fer et des fabricants et on a appliqué la responsabilité causale. Je n'ai pas à vous développer en quoi elle consiste. De par son jeu, l'automobiliste est en tout cas responsable, à moins qu'il ne prouve que l'accident est arrivé, exclusivement, ajoute-t-on, par une faute grave de la part du lésé, ou par la force majeure.

Eh bien, Messieurs, il est déjà inéquitable d'assimiler l'automobile au chemin de fer. Et pourquoi? Parce que l'automobile est infiniment plus, comment dirais-je, mobile qu'un chemin de fer: il est moins rigide, moins lourd, plus maniable. C'est, Messieurs, un instrument qui n'est pas dangereux en lui-même. C'est donc aller trop loin que d'assimiler l'auto au chemin de fer. Mais alors, ce qui me paraît stupéfiant, c'est que, peut-être sans s'en apercevoir, la loi actuelle augmente encore, et cela sur trois points très importants, la responsabilité des autos au-delà de celle des chemins de fer. En effet, Messieurs, dans la loi sur la responsabilité des chemins de fer, on n'exige ni la faute grave du tiers, ni son rôle exclusif; autrement dit, vis-à-vis des chemins de fer il suffit qu'il y ait une faute légère de la partie adverse, même accompagnée d'une part ou d'une absence de faute du chemin de fer, pour que le chemin de fer voie sa responsabilité diminuée ou supprimée. Par contre pour les autos, la moindre parcelle de faute à la charge de l'automobile empêchera le juge de diminuer la responsabilité de l'automobiliste et cela à condition encore qu'il ait prouvé une faute grave de la part du lésé. Voilà donc

deux points précis sur lesquels la responsabilité proposée est aggravée, considérablement aggravée, et je trouve cela parfaitement injuste.

Il y en a un troisième. Lorsqu'il s'agit de dégâts matériels, la loi sur les chemins de fer fait rentrer la responsabilité du chemin de fer dans le droit commun. Autrement dit, le chemin de fer n'est responsable que si on prouve qu'il a lui-même commis une faute. Par contre pour des dégâts matériels, l'automobiliste subit la même responsabilité causale, absolue, aggravée même, la même que pour des accidents de personnes. Quel crime peut-on reprocher à l'automobiliste pour le traiter encore plus mal que le chemin de fer? Il y a là une considération de principe sur laquelle vous ne ferez pas revenir ceux qui s'occupent d'automobilisme. C'est une question d'équité et de justice et je regrette que la commission du Conseil national n'ait pas cherché à en tenir compte.

Messieurs, nous n'avons pas la prétention d'avoir inventé la notion de la responsabilité des automobiles. Irons-nous nous décerner des lauriers peu glorieux et prétende que la Suisse soit le seul pays où surviennent les accidents d'automobiles? Non, il y en a en France, en Allemagne, un peu partout. On a recherché très habilement dans les législations des pays qui nous environnent, des dispositions analogues à celles qu'on nous propose, mais on n'en a pas trouvées; même en Allemagne dont on a cité l'exemple, la loi est infiniment moins rigoureuse pour la responsabilité des automobiles que ne l'est le projet de loi suisse. Les chauffeurs suisses seraient-ils d'une essence tellement plus dangereuse que les chauffeurs étrangers? Evidemment pas. Donc, ce qui me paraît s'être appliqué d'une façon parfaitement équitable chez tous nos voisins ainsi qu'en Angleterre notamment, me paraît également pouvoir conquérir droit de cité chez nous sans aucun inconvénient: Et puis lorsque l'on délimite la responsabilité des chemins de fer ou des fabricants, on prévoit des compensations: les chemins de fer reçoivent des pouvoirs de police; leurs employés sont assermentés, ils peuvent dresser des contraventions à quiconque enfreint les règlements qui sont édictés en faveur des chemins de fer. En un mot les chemins de fer ont comme contre-partie de leur responsabilité aggravée un droit de surveillance, une protection résultant des lois et des règlements et enfin un monopole par-dessus le marché.

Quant aux automobilistes, qu'est-ce qu'on leur accorde, alors qu'on met à leur charge exclusive tous les degrés de la faute? On n'a pas pu ni osé prévoir une obligation quelconque de la part des autres usagers, pas même celle que j'appellerai la simple politesse de la route. Les piétons qui cependant jouent un certain rôle n'ont aucune obligation légale de respecter un règlement de circulation quelconque, car ce règlement n'existe pas. Il s'ensuit que le piéton peut tenir obstinément sa gauche, traverser en zig-zag une rue pour s'amuser, aucun règlement ne le lui interdit, il est libre, il n'aura commis aucune faute, et l'automobiliste sera seul chargé de la responsabilité, sans même qu'il puisse invoquer une contravention au règlement, alors qu'il est de notoriété publique que maintenant certaines règles de circulation doivent lier tout le monde.

Les fabricants ont aussi, eux, la responsabilité causale, c'est entendu, mais elle est atténuée par le fait que l'on ne paie à l'ouvrier blessé que le 70 % de

son salaire, à la veuve que le 30 % du gain et aux enfants le 15%, etc. Rien de pareil en faveur des automobilistes, ils sont responsables à l'infini; on a été chercher toutes les responsabilités dans toutes les lois et on les a accumulées superlativement dans le projet actuel. Je n'exagère pas. Voulez-vous un nouvel exemple? Les chemins de fer doivent une indemnité spéciale lorsqu'il y a une mutilation grave qui rend l'accidenté un objet de terreur ou d'horreur pour ses concitoyens. On admet qu'à côté du préjudice réel subi le fait qu'un blessé est abominablement défiguré et mutilé lui donne droit à une réparation spéciale. Dans le droit commun, on se borne à prévoir par contre une indemnité spéciale pour tort moral dans certaines circonstances particulières. Mais dans la loi sur les automobiles on déclare que le juge pourra notamment en cas de dol et de faute grave, allouer une indemnité supérieure. Ce « notamment » laisse nettement entendre que, même lorsqu'il n'y aura pas eu dol ou faute grave, par conséquent dans tous les cas, non seulement on aura largement calculé le dommage réel subi, mais encore, selon les circonstances, la fantaisie du juge, on ajoutera une indemnité supplémentaire indéterminée. Tout cela n'est pas équitable.

Pourquoi, Messieurs, vouloir à tout prix une loi exceptionnelle dans tous ses articles, une loi qui nous heurte et nous choque et qui nous empêchera d'en accepter les progrès en considérant les désavantages et les injustices dont elle nous menace? Celles que je vous ai signalées, je les ai précisées dans le texte même de la loi, et je ne crois pas que l'on puisse en contester la réalité. Vous aurez donc compris maintenant pourquoi cette question de la responsabilité m'a paru si grave et pourquoi elle empêchera, je le répète, moi-même et tous ceux qui ont souci des intérêts de l'automobilisme et du motocyclisme de se rallier à la loi si aucune modification n'intervient.

La question des assurances est infiniment délicate. Je tiens tout de suite à déclarer à ce propos que nous ne nous opposons pas du tout à l'assurance obligatoire; au contraire, nous l'avons adoptée et nous la favorisons par tous les moyens. Je proclame donc, immédiatement un point de vue très net. Mais je voudrais bien savoir quand même sur quel article de la Constitution on se base pour décréter l'assurance obligatoire de la responsabilité civile. Je n'en fais pas un argument. Nous acceptons le principe et ce n'est pas au nom de la Constitution que nous discuterons cette loi ni devant le peuple, ni devant les Chambres, mais je voudrais savoir à titre de curiosité purement scientifique — car j'ai vainement relu dans le message une phrase sur ce point — quelle est la base constitutionnelle de ces dispositions. Lorsqu'il s'est agi de l'assurance obligatoire des fabricants, on en a inscrit avec précision le principe dans la Constitution et c'est en vertu d'un article constitutionnel explicite qu'on a voté la loi concernant la responsabilité de l'assurance obligatoire des fabricants. Par contre, l'art. 37 bis sur les automobiles ne dit pas un mot de l'assurance: « La Confédération édictera des prescriptions concernant la circulation des automobiles et des cycles. » Cela ne comprend en aucune façon les mesures d'assurance. L'assurance obligatoire n'est pas non plus une mesure de police. En vertu des compétences de droit civil de la Confédération, on peut étendre la responsabilité des automobilistes jusqu'à

l'infini, oui, mais entre une norme juridique générale et l'obligation de s'assurer moyennant paiement contre les conséquences de cette norme, il y a un fossé, et je ne crois pas qu'au-dessus de ce fossé, on ait construit un pont constitutionnel.

Mais, je le répète, vous ne trouverez jamais, dans notre opposition contre cette partie de la loi, un argument basé sur ces considérations, quelque importantes qu'elles soient. Nous acceptons le principe, mais s'il est admis, là où je suis beaucoup plus hésitant — et la procédure parlementaire qui a été suivie ne me donne aucun apaisement — c'est quant à l'application de l'assurance obligatoire aux étrangers. Je sais que la question est très complexe. Il est difficile d'admettre que des citoyens suisses soient forcés d'être assurés et que les étrangers circulant chez nous ne soient pas assurés. Nous avons été heurtés par la première rédaction du Conseil fédéral qui prévoyait, dans un esprit remarquablement étroit, que les automobilistes, même étrangers, devraient être assurés à une compagnie concessionnée en Suisse. Donc, les étrangers de passage en Suisse auraient dû s'assurer en Suisse, outre l'assurance qu'ils possédaient déjà à Paris ou à Berlin! Il y a là quelque chose de tracassier qui nous blessait. La nouvelle rédaction élude totalement le problème et c'est ce que je lui reproche. On ne nous donne aucun renseignement quelconque; on considère ce point comme une affaire tout à fait secondaire.

Non, ce n'est pas une affaire secondaire. La Suisse fait des tentatives méritoires et coûteuses pour tâcher de canaliser à nouveau chez elle l'afflux des étrangers. Il est certain, d'autre part, que la clientèle des automobilistes n'est pas négligeable. Nous savons qu'un effort beaucoup plus puissant se fait en France, en Italie et ailleurs, pour garder dans ces pays la clientèle nationale et l'empêcher d'aller en Suisse. Tout est bon pour accuser la Suisse: le change, les mauvaises routes, les tracasseries de la police. Or, je puis témoigner hautement ici que la Suisse est un des pays d'Europe où il est le meilleur marché, le plus facile et le plus agréable de voyager. Malgré quelques exceptions bruyamment exploitées, il est extrêmement rare en Suisse de tomber sur des autorités de police qui ne soient pas parfaitement compréhensives et raisonnables, et de trouver des routes qui ne soient pas comparables aux routes les plus parfaites de l'étranger. Ceci est la vérité. Mais cette vérité nous avons, nous, associations touristiques, toutes les peines du monde à l'inculquer à la clientèle étrangère qui est, je le répète, accaparée, monopolisée, retenue et mal informée à dessein par d'autres intéressés, dont le but est d'ailleurs bien compréhensible.

Tâchons d'éviter les défauts de tant d'autres administrations; tâchons de faciliter l'entrée des étrangers. A la demande de Genève, ville frontière, qui a grand besoin de la circulation même passagère, des automobiles étrangers, on a abouti à une augmentation de plusieurs milliers d'automobiles l'an dernier, simplement parce que la douane fédérale, répondant très intelligemment à notre suggestion, a autorisé les automobiles étrangères à pénétrer en Suisse pour trois jours, sans aucune formalité douanière. Cela n'a l'air de rien; mais au point de vue douanier, c'est formidable comme progrès, et au point de vue tourisme, c'est incalculable comme résultat.

Je demande alors des précisions. L'article imposant aux automobiles étrangers une assurance en Suisse

est remplacé par un article beaucoup plus vague qui stipule que c'est le Conseil fédéral qui fixera les conditions de l'entrée des étrangers. Je suis sûr, Messieurs, que le Conseil fédéral, et notamment le Département de justice et police, cherchera par tous les moyens à faciliter cette entrée. Je suis sûr qu'il tâchera de trouver un moyen; mais ce moyen n'est pas facile et j'aurais voulu que, soit la commission, soit M. Häberlin lui-même, ait l'obligeance de nous dire un peu à quelles mesures il pensait. Il nous a dit que cela se faisait au Danemark, et que, par conséquent, cela ne doit pas être difficile à appliquer en Suisse. Seulement, ce qu'il importerait de connaître, c'est la proportion des automobiles étrangers entrant au Danemark par rapport à la proportion suisse; je voudrais savoir si l'intérêt que les Danois portent aux touristes étrangers est comparable à l'intérêt vital qui est le nôtre; et, enfin, je voudrais savoir si, dans l'économie nationale danoise, l'élément étranger joue le même rôle qu'en Suisse. C'est une question que je me permets de poser. (M. le Président interrompt l'orateur.)

Präsident: Ich mache den Redner darauf aufmerksam, dass die reglementarische Redezeit abgelaufen ist.

M. Lachenal: Je suis désolé, Monsieur le Président, c'est la première fois qu'il m'arrive de dépasser la demi-heure réglementaire (rires) et je sollicite l'autorisation bienveillante du Conseil de m'accorder encore quelques minutes; je serai aussi bref que possible.

Präsident: Der Rat ist einverstanden, dass Herr Lachenal noch einige Minuten zugebilligt werden.

M. Lachenal: Nous ne savons rien. J'aurais voulu recevoir une assurance quelconque, connaître une méthode que nous ne possédons pas encore. Aujourd'hui, le Conseil fédéral lui-même ne sait pas du tout ce qu'il fera; il se fie à son étoile, à son intelligence et à son sens pratique. Or, cela n'est pas suffisant; nous sommes fondés à demander une étude, si brève soit-elle, de cette question, avant que nous votions l'article qu'on nous propose.

Enfin, Messieurs, ni pour les Suisses, ni pour les étrangers, nous n'avons de renseignements sur les primes. J'ai dit quelques mots de l'assurance obligatoire qui va constituer une lourde charge, une charge au moins doublée par rapport aux anciennes assurances, par suite de l'augmentation de la responsabilité. C'est donc un impôt nouveau qu'on nous inflige. C'est bien la première fois que je vois voter un impôt sans que l'on dise, au moins approximativement, à combien il se montera. M. Häberlin a dit que, d'après l'avis tout à fait officieux de l'honorable M. Bosshardt, il pensait que les primes seraient augmentées de 60 %, mais qu'il s'étonnait que de notre côté on n'ait pas pris de renseignements. Croyez-vous que les compagnies d'assurance vont nous les donner, ces renseignements? Mais jamais de la vie. Elles se réservent, une fois que la loi sera votée, de fixer à leur gré — et la loi ne dit pas que le Conseil fédéral a le droit d'intervenir — elle se réservent le droit de fixer à leur gré les primes, les surprimes, les contreprimes et tout ce que les automobilistes auront à payer. Donc, à ce point de vue également, nous estimons que nous manquons de précision; et nous regrettons de constater

que la commission n'a pas été capable de nous les donner.

En ce qui concerne la motion de M. de Rabours, je désire l'appuyer, et je répète que je suis certain qu'il n'a jamais eu l'idée d'en faire un moyen d'obstruction, un enterrement déguisé de première classe. Je suis sûr de parler en son nom comme au mien lorsque je déclare que les intéressés que nous représentons désirent une loi unifiée sur la circulation des automobiles; mais nous la désirons complète, avec toutes les explications qu'elle comporte. Or, c'est une redite que de répéter ici l'intérêt international, la valeur internationale de la circulation automobile. Tous les orateurs y ont fait allusion, et tout naturellement M. Seiler est arrivé à soutenir une motion s'inspirant de considérations internationales, de même que la commission.

J'ai été vivement intéressé par le renseignement qui nous a été donné, pour la première fois tout à l'heure, par M. Häberlin, concernant le résultat de cette conférence de Paris où, pour la première fois également, on émet l'idée d'une assurance au point de vue international. Est-ce que vous ne pensez pas que cela vaut la peine d'être étudié internationalement? Croyez-vous que si, nous autres, sans aucun caractère officiel, devançant les pouvoirs publics depuis 20 ans, nous n'avions pas fréquenté les congrès internationaux de la route, qui groupent dans tous les pays jusqu'à des millions de participants et, par conséquent, apportent au problème des communications le bénéfice de l'expérience la plus étendue, croyez-vous que vous auriez été aujourd'hui en mesure de rédiger votre projet de loi fédérale?

Nous avons la fierté de penser que, pierre après pierre, ces congrès internationaux, dont on peut sourire, construisent cependant un édifice durable, modestement et sans tapage. C'est grâce à eux que les règles générales de la circulation, qui sont les mêmes partout, ont été peu à peu codifiées, qu'on est arrivé au régime si utile des triptiques, du permis international de conduire, de la signalisation internationale, en un mot, qu'on a habitué l'univers civilisé tout entier à ce nouvel et admirable mode de locomotion qu'est l'automobile. Et vous voulez en faire fi sous prétexte, déclare M. Bopp, que c'est une atteinte à notre indépendance! Mais pas le moins du monde! J'ai pour principe de me méfier de ma propre sagesse et j'ai confiance dans les enseignements que d'autres plus capables peuvent m'apporter. Là, Messieurs, est la raison d'être de cette motion: c'est de pouvoir bénéficier des études nouvelles et prochaines, très précises, que font entrevoir de nouveaux congrès.

Quel mal en résultera-t-il pour le projet de loi? Il subsistera, il restera en mains de la commission; tout ce qui peut arriver, c'est qu'il nous revienne amélioré.

Dans ces conditions, je le répète, sans aucune mauvaise volonté, dans le désir même de faire aboutir cette loi et surtout de la faire aboutir en plein accord avec toute la population suisse intéressée à l'adoption d'une loi fédérale équitable et sans défauts, je vous demande d'hésiter, d'attendre encore un peu et, sur les points importants, de tenir compte de nos suggestions, comme vous avez bien voulu, lors de l'élaboration de cette loi, en tenir compte pour la partie réglementaire. Je vous propose donc d'adopter la motion de Rabours.

M. de Rabours: J'avais l'intention de renoncer à la parole. En fait, vous pouvez considérer que ce que je vais dire est comme une renonciation à la parole, mais je ne puis pas supporter la pensée qu'il reste dans l'esprit de M. Häberlin le moindre doute sur les sentiments qui ont animé mon discours. Il est une chose fâcheuse dans notre démocratie suisse: c'est que nous soyons séparés par la barrière des langues et, si compréhensif que soit un homme, si versé qu'il soit dans les délicatesses ou la perception des finesses de la langue, il peut lui arriver de ne pas concevoir exactement le sens des paroles dites. Or, c'est ce qui s'est passé avec M. le conseiller fédéral Häberlin, parce que je l'ai attaqué d'un fleuret moucheté et il m'a répondu, mon Dieu... avec un « Morgenstern » et j'en ai senti douloureusement les coups (rires), je dois le lui dire, parce qu'il est quelqu'un pour qui j'ai de l'estime, dont j'apprécie le labeur et la manière avec laquelle il accomplit son mandat, pour la conscience avec laquelle il accomplit son mandat, pour la générosité naturelle de son esprit, c'est bien lui. Aussi ai-je été extrêmement froissé... non, le mot n'est pas juste, chagriné de ce qu'il m'a dit: « Herr de Rabours scheint nicht zu wissen », « il ne semble pas savoir ». Mais, oui, je savais ce que je disais, je l'ai médité longuement, mais il est arrivé simplement ceci, que j'ai divergé d'opinion d'avec M. Häberlin. C'est tout. Et si j'ai parlé du mot « réactionnaire », j'ai pris soin, après M. Huggler qui est le philosophe du parti socialiste et qui sait ce que les mots veulent dire, de définir le mot « réactionnaire ». Je le dis encore une fois, c'est le fait d'éprouver des sentiments qui font que l'on désire revenir à un état antérieur que l'on préfère. Je reconnais que pour M. Häberlin, il serait très avantageux de revenir à un état antérieur, où le Gouvernement fédéral était paternel et où les yeux des citoyens se mouillaient lorsqu'ils voyaient passer un de leurs conseillers fédéraux dans la rue. (Rires.)

Voilà ce que j'avais à dire actuellement. Quant au surplus, je dois bien marquer ici que la motion d'ordre que j'ai faite ne tend pas à vous demander de refuser l'entrée en matière. Je suis d'accord avec tout le monde sur l'entrée en matière, je suis d'accord sur le fait que la plupart des articles de cette loi, sa grande majorité, sa presque totalité doivent être adoptés, mais je dis qu'il serait bon, juste, logique, conforme à la tradition d'internationalisme et légitime de renvoyer simplement la discussion des articles jusqu'à ce que nous soyons mieux éclairés sur les taux d'assurance qui seront appliqués aux étrangers, qui sont, dit-on, déjà appliqués en Danemark, et jusqu'à ce qu'ait eu lieu, à Paris, la conférence qui a été convoquée et sera convoquée, conformément à la décision du comité sur la circulation de la Société des Nations. C'est tout, j'ai dit et je m'assieds.

M. Calame, rapporteur français de la commission: L'heure étant extrêmement avancée, je serai très bref. M. de Rabours a cru devoir discerner dans l'allusion que j'ai faite ce matin à son article de la « Revue Automobile » une leçon. M. de Rabours s'est trompé. Je n'ai évidemment pas la prétention de lui donner des leçons. Je me suis borné à constater que les expressions dont il s'est servi ne sont pas particulièrement heureuses; M. de Rabours a mieux écrit

déjà; je maintiens mon appréciation, même au risque de déchaîner à nouveau ses impatiences.

Dans son exposé, M. de Rabours a exprimé le regret que la commission n'ait pas été réunie pour discuter sa proposition. Je lui rappelle qu'il m'a fait part de ses intentions hier soir seulement; il a déposé son texte ce matin seulement. Dans ces conditions, il m'aurait été extrêmement difficile de réunir la commission pour lui demander de se prononcer sur la proposition de M. de Rabours, puisque la question était à l'ordre du jour pour cette séance même. Le temps matériel a donc fait défaut pour convoquer la commission et je m'en excuse auprès de M. de Rabours. (**M. de Rabours:** J'accepte.)

La motion d'ordre de M. de Rabours se fonde essentiellement sur le fait — il vient encore d'y insister — que nous nous trouvons à la veille d'une conférence internationale prochaine, qui doit étudier la révision de la convention de Paris de 1909. M. de Rabours a l'air de croire que cette conférence aboutira très rapidement et que nous pourrions attendre jusqu'à ce qu'elle ait accompli son travail. Je n'ai pas la même assurance; j'ai l'impression qu'il coulera encore beaucoup d'eau sous les ponts jusqu'à ce que la convention internationale de 1909 ait été révisée; j'ajoute que, même si, par impossible, cette révision allait très rapidement, nous serions à même d'adapter sans renvoi notre législation aux nouvelles prescriptions internationales. L'art. 64 de la loi, que M. de Rabours s'est aidé à introduire dans le projet, permettrait en effet d'agir immédiatement. L'art. 64 dit, en effet: « Le Conseil fédéral est autorisé à prendre, jusqu'au règlement par la loi, les mesures reconnues nécessaires à la suite d'inventions ou d'applications nouvelles concernant la technique de l'automobilisme ou en exécution d'accords internationaux. » Si, donc, un accord international intervient, le Conseil fédéral a le pouvoir de prendre d'urgence, jusqu'à révision de la loi et en dérogation aux prescriptions de celle-ci, des mesures pour l'exécution de cet accord.

Je ne vois pas qu'il y ait grand inconvénient ou inopportunité d'adopter une législation aussi souple qui peut être adaptée si facilement aux conditions nouvelles.

Et je prétends à mon tour qu'il y a urgence à ce que nous ayons une loi fédérale sur la circulation automobile. On s'est plaint de la bigarrure qui existe à cet égard en Suisse. Le régime du concordat ne suffit plus; on sait, en particulier, que le canton de Berne est en fait sorti du concordat intercantonal, puisqu'il a adopté une législation propre dont nombre de dispositions s'écartent de celles du règlement concordataire, et si nous ne nous hâtons pas dans l'élaboration de la loi fédérale, nous retournerons, dans le domaine de la circulation automobile en Suisse, à l'anarchie dont on s'est plaint si longtemps.

Pour ces raisons, la proposition de renvoi de M. de Rabours doit être repoussée et je me plais à reconnaître que M. Lachenal a une compréhension beaucoup plus exacte de la situation. J'espère que M. de Rabours ne m'en voudra pas de cette appréciation.

M. de Rabours: Il est radical! (Rires.)

M. Calame: Ce n'est pas un défaut, que je sache. (Rires.)

M. de Rabours: Mais c'est une raison d'être approuvé.

M. Calame: J'approuve ici M. Lachenal, en effet, qui nous a dit qu'il se réservait de présenter, au cours du débat, de nouvelles propositions. Le Conseil les adoptera ou les renverra, le cas échéant, à la commission. Mais un renvoi pur et simple comme celui que propose M. de Rabours ne me paraît pas indiqué. C'est pourquoi je vous invite à repousser la motion d'ordre de M. de Rabours.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich werde auch ganz kurz sein. Es war sehr interessant, die Gegner der Vorlage anzuhören. Die einen haben mit Ruhe, wie Herr Moser-Schaffhausen, gesprochen, Herr Lachenal dagegen hat das reinste Maschinengewehrfeuer auf uns niederprasseln lassen. Herr de Rabours war der gewandte Advokat, der vor dem «barreau» steht. Alle drei haben auf verschiedenem Wege das gleiche Ziel angestrebt. Sie wollen von der Geschichte überhaupt nichts wissen. Herr de Rabours hat uns wiederholt erklärt: «Je suis d'accord». Er ist aber im Herzen durchaus nicht «d'accord». Er will von der ganzen Sache nichts wissen, und die Art wie er die Sache behandelt, verzeihen Sie mir den Ausdruck, mutet machiavellistisch an. Warum will er nicht, und warum wollen die Herren Lachenal und Moser nicht? Die Herren Automobilistenfreunde wollen die verschärfte Haftpflicht nicht. (**M. Lachenal:** Diese nicht!) Natürlich, Herr Lachenal, nur eine reduzierte! Warum nicht? Nicht das Prestige des Automobilisten, nicht der Gedanke, ausser Rechtes gestellt zu werden, ist die treibende Ursache. Etwas viel, viel materielleres. Die Prämie ist es, die erhöhte Prämie, welche die Herren drückt. Da liegt, wenn Sie mir den Ausdruck gestatten wollen, der Hund begraben. (Heiterkeit.) Man will nicht mehr ausgeben als bisher. Die Versicherungsgesellschaften haben ausgerechnet, dass die vermehrte Haftpflicht eine Prämienerrhöhung um 40 % bedeute. Das ist natürlich nicht der Fall. Glauben Sie nicht, wenn wir die privaten Versicherungsgesellschaften in freie Konkurrenz treten lassen, dass eine derart wesentliche Reduktion der Prämienätze herbeigeführt werden kann, dass dann von einer grossen Mehrbelastung zu reden nicht mehr am Platze ist? Man braucht sich also nicht so widersinnig ins Zeug zu legen und zu sagen: «Das Ganze bedeutet eine Ungerechtigkeit, uns Automobilisten drückt nur das Gefühl der Ungerechtigkeit.» Alle schönen Redensarten können es nicht wegweisen, dass, wenn es gelingen würde, ohne Mehrbelastung auszukommen, das andere in Kauf genommen würde. Herr Kollega Moser hat gesagt, wir müssten dafür sorgen, dass das Gesetz angenommen werde. Ja, haben Sie aus den Ausführungen der Herren Lachenal und de Rabours den Eindruck erhalten, dass es diesen Herren darum zu tun sei, dass das Gesetz angenommen werde? Es wird niemand so naiv sein in diesem Saale, das zu glauben. Herr Moser sagte, die Materie sei uns neu. Um Gotteswillen! Wir beschäftigen uns damit seit Jahrzehnten. Gewiss gibt es Neuheiten auf diesem Gebiet, aber die Sache als solche ist nicht Neuland, auf dem wir uns zum erstenmal bewegen. Herr Moser hat kritisiert, dass wir auch von technischen Vorschriften ins Gesetz etwas aufgenommen haben. Ich möchte

fragen: wenn in dem Gesetze gar nichts von technischen Vorschriften enthalten wäre, würden uns da nicht die Herren de Rabours und Lachenal zurufen: «In ein solches Gesetz muss unbedingt etwas von Technik hinein, ergo zurück an die Kommission»? Ich glaube, unsere Auffassung sei die richtige. Man hat nur das Nötigste an technischen Vorschriften aufgenommen und das Gesetz so elastisch zu gestalten gesucht, dass es sich den technischen Fortschritt der kommenden Zeit anpassen kann. Mehr kann man von einem modernen Gesetz nicht verlangen, als dass es elastisch ist, so dass man es allen technischen Fortschritten entsprechend ausgestalten kann.

Zu der Gebührenfrage hat Herr Moser im Brustton der Ueberzeugung gesagt: «Es mangelt uns die Einheitlichkeit.» Ja, verehrter Herr Kollege, glauben Sie, dass der Verfassungsartikel ausreicht, diese Gebührenfrage einheitlich zu regeln? Bitte, lesen Sie den Verfassungsartikel nochmals sorgfältig nach, und dann werden Sie sehen, dass dieser Artikel dafür nicht langt. Sie müssen vielmehr konsequenterweise noch einmal eine Verfassungsrevision veranlassen und erst nachher, nach Annahme derselben kann man an die Regelung in diesem Sinne herantreten. Bis dann werden wir beide noch viel weniger Haare auf dem Kopfe haben als heute! (Heiterkeit.) (**Moser:** Das ist ja gar nicht möglich.)

Noch eines hat Herr Moser verlangt. Das Gesetz sei nicht aus einem Guss, man verlange ein Gesetz, das vollständig aus einem Guss herausgeschaffen sei. Den Einheitsguss möchte ich sehen, an dem die Herren Lachenal, de Rabours und Moser mitgearbeitet haben und der gleichwohl passen soll für alle diejenigen, die sonst an der Strasse Interesse haben, Fussgänger, Häuserbesitzer etc. Dieser Guss wäre noch viel schwieriger als der Glockenguss zu Breslau! Ich glaube, das Gesetz, wie es hier vorliegt, ist soweit als möglich aus einem Guss. Es ist ja kein Gesetz für die Ewigkeit, wir können es, wenn sich im Laufe der Jahre die Notwendigkeit ergibt, revidieren. Aber wir müssen jetzt an die Frage herantreten, um endlich einmal den Boden zu schaffen für eine künftige Arbeit.

Heute haben wir von den Herren de Rabours und Lachenal noch einmal gehört, welche glückliche Zeiten es waren unter dem Konkordat. Ich kann Ihnen gestehen, dass ich einer der Redaktoren des Konkordates war. Ich habe allen Konkordatsverhandlungen beigewohnt. Wie wurde damals geschimpft über dieses Konkordat und losgezogen und kritisiert gerade aus dem Wetterwinkel — dem Wetterwinkel, dem Herr Lachenal und Herr de Rabours angehören. Ein Landesgesetz müsse her, weil das Konkordat versagt habe, war die Parole. Und heute kommen dieselben Herren de Rabours und Lachenal und verteidigen dieses Konkordat. (**de Rabours:** Non, non.) O doch, Herr de Rabours, oder ich müsste unter Ihrem Geschosshagel nicht alles richtig verstanden haben.

Im weitern ist verlangt worden, dass die ganze Angelegenheit an die Kommission zurückzuweisen sei. Die Rückweisung war aus verschiedenen Motiven erfolgt. Im Effekt kommt alles darauf hinaus: es soll nichts geschehen, die Sache soll liegen bleiben. Die Kommission müsse ein neues Gesetz machen, sagt man, und Herr Moser hat es so dargestellt, als wenn er für ein neues Gesetz Richtlinien gegeben hätte, und auch Herr Lachenal glaubt, dass man auf Grund seines Votums ein neues Gesetz schaffen könnte.

Sind die Ausführungen dieses Herrn Kollegen wirklich Richtlinien für ein neues Gesetz? Nein, es ist ausschliesslich negative Kritik, wirklich positive Vorschläge, auf die man eine neue Vorlage aufbauen könnte, fehlen. Zur Kritik ist man natürlich bereit. Aber für die Beschaffung brauchbarer Vorschläge, auf denen man ein neues Gesetz basieren könnte, haben auch die Herren Lachenal, de Rabours und Moser versagt.

Aus diesen Erwägungen heraus, empfehle ich Ihnen nochmals Eintreten auf diese Vorlage.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

Vormittagssitzung vom 17. Dezember 1924.
Séance du matin du 17 décembre 1924.

Vorsitz — Présidence: Hr. Mächler.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundesgesetz.
Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 768 hievor. — Voir page 768 ci-devant.)

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommission Grosse Mehrheit
Für den Antrag de Rabours Minderheit.

Artikelweise Beratung. — Discussion des articles.

Titel, Ingress und Art. 1: — Titre, préambule
et article premier.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates vom
27. März 1924 bezüglich Titel und Ingress.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1.

Erklärung gesetzlicher Ausdrücke.

¹ Unter dieses Gesetz fallen die Automobile
(Motorwagen und Motorräder) und Fahrräder.

Abs. 2. Streichen.

³ Automobile, die bei voller Belastung ein Gesamtgewicht von 3000 Kilogramm und darüber haben, werden als Motorlastwagen bezeichnet.

⁴ Den Motorlastwagen werden gleichgestellt die Autobusse, Auto-Gesellschaftswagen und Anhängerwagen.

⁵ Zu den Motorrädern sind auch die Fahrräder mit Hilfsmotoren zu zählen.

^{5bis} (Art. 2 des Entwurfes.) Wenn Zweifel waltet, ob und in welcher Weise eine Fahrzeuggattung oder ein einzelnes Fahrzeug unter die Bestimmungen dieses Gesetzes fallen, so entscheidet hierüber der Bundesrat nach Einholung eines Berichtes der Kantonsregierung.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats du
29 mars 1924 concernant le titre et la préambule.

Dispositions générales.

Définitions.

¹ La présente loi est applicable aux automobiles (voitures automobiles et motocycles) et aux cycles.

Al. 2. Biffé.

³ Est réputée automobile de poids lourd toute voiture automobile d'un poids total de 3000 kg et davantage, en pleine charge.

⁴ Sont assimilés aux automobiles de poids lourd...
moteur auxiliaire.

^{5bis} (art. 2 du projet.) En cas de doute, le Conseil fédéral décide, sur rapport du gouvernement cantonal, si la loi est applicable, et comment elle doit être appliquée à un type de véhicule ou à tel véhicule désigné spécialement.

M. Calame, rapporteur français de la commission: L'intitulé du titre premier du projet, «Champs d'application», ne paraît pas répondre exactement au contenu. C'est la raison pour laquelle nous vous proposons d'y substituer les termes: «Dispositions générales.»

Ce titre premier sera du reste, si vous suivez les propositions de la commission, réduit à deux articles, l'un donnant les définitions et l'autre traitant les Routes de grand passage.

Le Conseil fédéral avait renoncé à toute définition. Il avait reculé devant les imprécisions que risquent de créer de pareilles méthodes et la difficulté de trouver une juste détermination des différentes catégories d'automobiles, mais le Conseil des Etats a estimé que la loi ne serait pas indiscrete en énumérant dans l'art. 1^{er} les véhicules auxquels s'applique la loi.

Votre commission s'est rangée à la manière de voir du Conseil des Etats, mais elle n'a pas été absolument satisfaite de la solution adoptée dans cette Chambre; elle s'est efforcée de trouver une rédaction moins étroite, plus générale. L'art. 1^{er} pose le principe que la loi est applicable aux automobiles et aux cycles. Par automobiles, nous entendons les voitures automobiles et les motocycles, ce qu'indique la parenthèse de l'alinéa premier.

L'alinéa 3, qui devient alinéa 2, définit l'automobile de poids lourd, asservi à des prescriptions spéciales.

Dans un troisième alinéa, nous prononçons l'assimilation aux automobiles de poids lourd des autobus, tracteurs et remorques. A ce propos, une controverse s'est produite quant au sens qu'il y a lieu d'attribuer à l'expression «tracteurs et remorques». Les tracteurs employés uniquement aux travaux d'une exploitation agricole doivent-ils être soumis à toutes les exigences de la loi? La question ayant été posée, la commission a jugé qu'elle ne pouvait être résolue ici; elle la renvoie à l'application du

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1924
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1924
Date	
Data	
Seite	768-788
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 791

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Sind die Ausführungen dieses Herrn Kollegen wirklich Richtlinien für ein neues Gesetz? Nein, es ist ausschliesslich negative Kritik, wirklich positive Vorschläge, auf die man eine neue Vorlage aufbauen könnte, fehlen. Zur Kritik ist man natürlich bereit. Aber für die Beschaffung brauchbarer Vorschläge, auf denen man ein neues Gesetz basieren könnte, haben auch die Herren Lachenal, de Rabours und Moser versagt.

Aus diesen Erwägungen heraus, empfehle ich Ihnen nochmals Eintreten auf diese Vorlage.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

Vormittagssitzung vom 17. Dezember 1924.
Séance du matin du 17 décembre 1924.

Vorsitz — Présidence: Hr. Mächler.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundesgesetz.
Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 768 hievor. — Voir page 768 ci-devant.)

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommission Grosse Mehrheit
Für den Antrag de Rabours Minderheit.

Artikelweise Beratung. — Discussion des articles.

Titel, Ingress und Art. 1: — Titre, préambule
et article premier.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates vom
27. März 1924 bezüglich Titel und Ingress.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1.

Erklärung gesetzlicher Ausdrücke.

¹ Unter dieses Gesetz fallen die Automobile
(Motorwagen und Motorräder) und Fahrräder.

Abs. 2. Streichen.

³ Automobile, die bei voller Belastung ein Gesamtgewicht von 3000 Kilogramm und darüber haben, werden als Motorlastwagen bezeichnet.

⁴ Den Motorlastwagen werden gleichgestellt die Autobusse, Auto-Gesellschaftswagen und Anhängerwagen.

⁵ Zu den Motorrädern sind auch die Fahrräder mit Hilfsmotoren zu zählen.

^{5bis} (Art. 2 des Entwurfes.) Wenn Zweifel waltet, ob und in welcher Weise eine Fahrzeuggattung oder ein einzelnes Fahrzeug unter die Bestimmungen dieses Gesetzes fallen, so entscheidet hierüber der Bundesrat nach Einholung eines Berichtes der Kantonsregierung.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats du
29 mars 1924 concernant le titre et la préambule.

Dispositions générales.

Définitions.

¹ La présente loi est applicable aux automobiles (voitures automobiles et motocycles) et aux cycles.

Al. 2. Biffé.

³ Est réputée automobile de poids lourd toute voiture automobile d'un poids total de 3000 kg et davantage, en pleine charge.

⁴ Sont assimilés aux automobiles de poids lourd... moteur auxiliaire.

^{5bis} (art. 2 du projet.) En cas de doute, le Conseil fédéral décide, sur rapport du gouvernement cantonal, si la loi est applicable, et comment elle doit être appliquée à un type de véhicule ou à tel véhicule désigné spécialement.

M. Calame, rapporteur français de la commission: L'intitulé du titre premier du projet, «Champs d'application», ne paraît pas répondre exactement au contenu. C'est la raison pour laquelle nous vous proposons d'y substituer les termes: «Dispositions générales.»

Ce titre premier sera du reste, si vous suivez les propositions de la commission, réduit à deux articles, l'un donnant les définitions et l'autre traitant les Routes de grand passage.

Le Conseil fédéral avait renoncé à toute définition. Il avait reculé devant les imprécisions que risquent de créer de pareilles méthodes et la difficulté de trouver une juste détermination des différentes catégories d'automobiles, mais le Conseil des Etats a estimé que la loi ne serait pas indiscrete en énumérant dans l'art. 1^{er} les véhicules auxquels s'applique la loi.

Votre commission s'est rangée à la manière de voir du Conseil des Etats, mais elle n'a pas été absolument satisfaite de la solution adoptée dans cette Chambre; elle s'est efforcée de trouver une rédaction moins étroite, plus générale. L'art. 1^{er} pose le principe que la loi est applicable aux automobiles et aux cycles. Par automobiles, nous entendons les voitures automobiles et les motocycles, ce qu'indique la parenthèse de l'alinéa premier.

L'alinéa 3, qui devient alinéa 2, définit l'automobile de poids lourd, asservi à des prescriptions spéciales.

Dans un troisième alinéa, nous prononçons l'assimilation aux automobiles de poids lourd des autobus, tracteurs et remorques. A ce propos, une controverse s'est produite quant au sens qu'il y a lieu d'attribuer à l'expression «tracteurs et remorques». Les tracteurs employés uniquement aux travaux d'une exploitation agricole doivent-ils être soumis à toutes les exigences de la loi? La question ayant été posée, la commission a jugé qu'elle ne pouvait être résolue ici; elle la renvoie à l'application du

Conseil fédéral. L'ordonnance d'exécution traitera définitivement ce point. L'art. 64 dit, en effet, que le Conseil fédéral peut notamment excepter de tout ou partie des dispositions de la loi les tracteurs agricoles et d'autres véhicules mus par une force mécanique dont la vitesse maximum est faible et dont l'emploi sur la voie publique est restreint.

Il semble qu'on ait ainsi donné satisfaction aux revendications dont M. Held s'est fait l'interprète dans cette salle. Dans un dernier alinéa de l'art. 1^{er}, nous ajoutons la disposition qui faisait l'objet auparavant de l'art. 2. En cas de doute, le Conseil fédéral décide, après préavis du gouvernement cantonal, si la loi est applicable et comment elle doit être appliquée à un type de véhicule ou à tel véhicule désigné spécialement.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Zu Titel und Ingress ist beizufügen, dass es angezeigt wäre, bei der Redaktion den Ausdruck «Automobilgesetz» beizufügen, um einen Titel für das Gesetz zu haben, der leicht zitiert werden kann.

Art. 1 hat festzustellen, auf welche Fahrzeuge das Gesetz Anwendung finden soll. Der Bundesrat hatte darauf verzichtet, eine Definition des Automobils in das Gesetz aufzunehmen, wohl von der Erwägung ausgehend, dass jeder Definition gewisse Mängel anhaften, und dass die Umschreibung des Begriffes «Automobil» im Einzelfalle keine besonderen Schwierigkeiten bieten dürfte. Der Ständerat kam dann dazu, zur Umschreibung des Geltungsbereiches des Gesetzes den Begriff des Automobils in das Gesetz niederzulegen. Er wollte die Grenzen ziehen nach der Richtung anderer Fahrzeuge, anderer Vehikel oder Bewegungsmittel mit mechanischem Kraftantrieb. Die Bewegung auf der Strasse sollte geregelt werden, nicht die Bewegung in der Luft (Luftfahrzeuge), nicht in einem Gebäude (Lift) oder auf dem Acker (landwirtschaftlicher Traktor). Die Unabhängigkeit von einem Geleise oder einer Leitung im Gegensatz zur Eisenbahn, zum Tram oder zur geleislosen elektrischen Bahn ist ein wesentliches Unterscheidungsmerkmal.

Unsere Kommission schlägt vor, von einer Begriffsbestimmung im Gesetze Umgang zu nehmen. Die Begründung dieser Stellungnahme liegt in der Erwägung, dass eine Umschreibung des Begriffes «Automobil», welche absolut keine Zweifelsfälle aufkommen lässt, nicht leicht zu geben ist. Der Begriff «Automobil» hat übrigens durch die Praxis bereits eine ausreichende Umschreibung gefunden. In Zweifelsfällen wird der Bundesrat zu entscheiden haben, ob ein Fahrzeug unter das Gesetz fällt oder nicht. Man kann hier nicht wohl das Fabrikgesetz zur Vergleichung herbeiziehen, um die Notwendigkeit einer Definition zu begründen. Man hat in Fabrikgesetzen den Begriff «Fabrik» bestimmen müssen, um eine Abgrenzung gegen das Gewerbe zu schaffen. Nachdem in Abs. 1 die Definition fallen gelassen wird, und dem Worte «Automobile» in Klammer die Worte («Motorwagen und Motorräder») zur Verdeutlichung beigelegt werden, kommt Abs. 2 in Wegfall.

Abs. 3 gibt eine nähere Festlegung des Begriffes «Motorlastwagen». Um eine sichere Grenzlinie festzulegen, wird vorgeschlagen, den Begriff des Motorlastwagens zu beginnen bei einem vollen Belastungsgewicht von mehr als 3000 kg = 3 Tonnen. Diese

Grenze hat sich schon bisher als praktisch erwiesen. Die Bestimmung schliesst sich dem französischen «Code de la Route» an.

In Abs. 4 wird gesagt, dass den Motorlastwagen gleichgestellt sind die Autobusse, Autogesellschaftswagen, Traktoren und Anhängewagen. Wenn neue Fuhrwerke anderer Konstruktion und verschiedener Bestimmung auf der Strasse verkehren, hat der Bundesrat über die Unterstellung unter das Gesetz zu entscheiden. In der Kommission war der Antrag gestellt worden, man möchte Anhängewagen nur für Traktoren, nicht aber für Motorlastwagen gestatten. Die Traktoren seien allein zweckentsprechende Vorspannwagen. Die Kommission hat diesen Antrag als zu weitgehend abgelehnt. Bei Anhängewagen liegt die Gefahr nicht schon in der Tatsache, dass zwei Wagen zusammengehängt werden. Die Hauptfrage für die Sicherheit solcher Automobilzüge liegt in der zweckentsprechenden jede Gefahr ausschliessenden Kuppelung. Ein Verbot der Anhänger wäre z. B. für die eidgenössische Postverwaltung sehr unangenehm.

Gegenstand eingehender Erörterung war die Frage, ob und inwieweit landwirtschaftliche Traktoren in den Gesetzesbereich einzubeziehen seien. Wir haben gestern aus den Ausführungen des Herrn Kollegen Held gesehen, welche Bedeutung die Landwirtschaft der Traktorenfrage beimisst. In der Kommission gingen die Meinungen zuerst stark auseinander. Ein Antrag lautete dahin, dass man landwirtschaftliche Traktoren ausnahmslos ebenfalls dem Gesetze in vollstem Umfange unterstellen soll. Die Gefährdung des Strassenverkehrs liege im Motorbetriebe als solchem, ohne Rücksicht auf die Bedeutung des betreffenden Motorfahrzeuges. Auch beim landwirtschaftlichen Traktor handle es sich um einen Motor; die Unterstellung unter das Gesetz sei als selbstverständlich gegeben. Man konnte sich bei diesem Antrage namentlich mit Rücksicht auf die Person des Autors nicht zu dessen Annahme entschliessen, da man die Meinung hatte, dass vielleicht ein Hintergedanke bei dem Antrage vorhanden sei. Wer das Gesetz überhaupt nicht will, würde sich durch eine rücksichtslose Einbeziehung der landwirtschaftlichen Traktoren in den Geltungsbereich des Gesetzes ohne weiteres bei unseren Bauern sehr zahlreiche Bundesgenossen schaffen. Die Worte des Herrn Held bestätigen diese Vermutung.

Unsere Kommission beschloss fast einstimmig und in Uebereinstimmung mit dem Herrn Vorsteher des Justiz- und Polizeidepartementes, dass für die landwirtschaftlichen Traktoren eine gewisse Ausnahmestellung zu schaffen sei. Man gab damit einem Begehren Folge, das seitens des schweizerischen Bauernsekretariates seinerzeit nachdrücklich gestellt wurde, und im Rate von den Vertretern der Bauernsame ebenso nachdrücklich wird verfochten werden. Es ist auch ohne weiteres zuzugeben, dass diese Traktoren landwirtschaftlicher Betriebe nur sehr wenig auf der Strasse selbst verkehren, wohl nur von einem Grundstück zum andern. Der Hauptverkehr wickelt sich ab auf den Grundstücken des betreffenden Besitzers. Sie stellen weder ein grosses Verkehrshindernis dar, noch bilden sie eine wesentliche Gefahr für den Strassenverkehr, weil die Höchstgeschwindigkeit eine so geringe ist, dass sie in dieser Richtung nicht in Betracht kommen kann. Es handelt sich um eine Geschwindigkeit von sechs Kilometern in der Stunde, die sicher

keine Gefahr bieten kann. Es wäre durchaus unangebracht, scharfe Gesetzesvorschriften bezüglich der landwirtschaftlichen Traktoren aufzustellen. Die Kommission ist daher der Meinung, den landwirtschaftlichen Traktoren sei eine bestimmte Ausnahmestellung einzuräumen, deren Regelung dann in Art. 64 vorbehalten bleibt.

Fahrräder mit Hilfsmotoren sind den Motorrädern gleichzustellen. Die nämliche Erwägung, welche zu einer Regelung des Motorradverkehrs führt, gilt auch für die Fahrräder mit Hilfsmotoren, vielleicht sogar noch in erhöhtem Masse, weil die Fahrräder mit Hilfsmotoren unter Umständen eine höhere Verkehrsgefährdung schaffen als die eigentlichen Motorfahrräder.

Als letzter Absatz würde der Art. 2 eingeschaltet, welcher dem Bundesrate das Recht einräumt, in Zweifelsfällen zu entscheiden, welche Fahrzeuge vom Gesetz betroffen werden.

Wir empfehlen die Annahme des Art. 1 im Sinne der von der Kommissionsmehrheit gestellten Anträge.

Angenommen. — *Adoptés.*

Art. 2.

Antrag der Kommission.

Streichen (wird Alinea 5 von Art. 1).

Proposition de la commission.

Supprimer (devient article premier, 5^e alinéa).

Gestrichen. — *Supprimé.*

Art. 3.

Antrag der Kommission.

Durchgangsstrassen.

¹ Der Bundesrat kann nach Anhörung der Kantonsregierungen erklären, welche Strassen für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendig sind und in welchem Umfang sie offenstehen müssen.

² Im übrigen sind die Kantone berechtigt, die Benützung der Strassen zu untersagen oder zu beschränken.

³ Die Benützung der Strassen im Dienste des Bundes bleibt vorbehalten.

Proposition de la commission

Routes de grand passage.

¹ Le Conseil fédéral peut, après avoir pris l'avis des gouvernements cantonaux, désigner les routes de grand passage et fixer la mesure dans laquelle elles seront ouvertes au trafic.

² Au surplus, les cantons ont le droit de limiter ou d'interdire la circulation.

³ L'utilisation des routes pour le service de la Confédération demeure réservée.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Tout d'abord une petite question de forme. En note marginale, le Conseil des Etats dit « application territoriale ». Cette expression ne nous a pas paru très juste. Pour résumer mieux l'idée, ou extraire l'es-

sence de cet art. 3, nous vous proposons d'adopter la terminologie « routes de grand passage ».

Quant au fond, l'art. 3 a pour objet de rappeler la base constitutionnelle de l'art. 37bis. Dans son deuxième alinéa, l'art. 37bis pose la question en ces termes: « Les cantons conservent le droit de limiter ou d'interdire la circulation des automobiles et des cycles. La Confédération peut cependant déclarer totalement ou partiellement ouvertes certaines routes nécessaires au grand transit. L'utilisation des routes par les services de la Confédération demeure réservée. »

La première phrase arrête donc le principe, et dans la deuxième se trouve formulée l'exception à la règle générale. Enfin, il est stipulé que l'utilisation des routes par les services de la Confédération demeure réservée.

L'art. 3 du projet a renversé l'ordre des matières ainsi fixé dans l'article constitutionnel. Il inscrit en tête le pouvoir accordé à la Confédération de désigner les routes nécessaires à la grande circulation générale; et la règle voulue par l'article constitutionnel, selon laquelle les cantons conservent le droit de limiter ou d'interdire la circulation des automobiles et des cycles, devient l'exception.

On comprendra que cette transposition ait éveillé des scrupules et des hésitations dans la commission. On s'est efforcé de corriger, dans quelque mesure, la hardiesse de l'interprétation donnée par le projet du Conseil fédéral au texte constitutionnel lui-même. La commission consent à laisser les cantons au deuxième plan, pour mettre en évidence la compétence déléguée à la Confédération en ce qui concerne les routes de grand passage; mais elle donne à cette disposition une expression moins impérative, ceci pour rester dans la ligne de l'art. 37bis. Elle vous propose de dire, en conséquence: « Le Conseil fédéral peut, après avoir pris l'avis des gouvernements cantonaux, désigner les routes de grand passage et fixer la mesure dans laquelle elles seront ouvertes au trafic. » Au second alinéa, inspirée toujours de la volonté nettement déclarée à l'art. 37bis de la Constitution fédérale, la commission vous invite à ne dire rien de plus ni rien de moins que ce que dit la disposition constitutionnelle, qui maintient sans réserve aux cantons le droit de limiter ou d'interdire la circulation des automobiles et des cycles. On ne parle plus de restrictions locales ou temporaires, et pas davantage d'aucune tutelle du Conseil fédéral à ce propos. Quant au troisième alinéa, il ne saurait soulever la moindre observation; il est la reproduction intégrale du texte de l'article constitutionnel.

Dans sa requête du 18 novembre, le Comité d'action de l'Union des intéressés à la législation suisse sur la circulation routière vous fait part des appréhensions que lui cause l'art. 3 quant aux restrictions bigarrées qui pourraient être décrétées par les cantons et suggère, à titre de mesure protectrice, le recours au Conseil fédéral. Les craintes de ce comité d'action sont exagérées à notre sens. D'ailleurs, sa conclusion ne semble guère correspondre au sens de son exposé.

L'art. 37bis de la Constitution, il faut le répéter, lie les conseils de la Confédération qui n'ont pas la possibilité d'en faire sauter le cadre. Nous vous recommandons, en résumé, l'adoption sans changement du texte de l'art. 3 tel qu'il a été arrêté par la commission.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Wir kommen zu Art. 3, der die Durchgangsstrassen behandelt. Die Aufstellung von Gesetzesvorschriften für die Regelung des Automobilverkehrs auf sogenannten Durchgangsstrassen gehört wohl zu den heikelsten Materien des ganzen Gesetzes, und der Widerstreit der Meinungen über den Umfang und den Schutz der kantonalen Strassenhoheitsrechte und die dem Bunde einzuräumenden Kompetenzen war ja das Bleigewicht, welches der Revision der Verfassung seinerzeit angehängt war und die Revision nicht vorwärts kommen lassen wollte. Die Kantone wollten nicht zugeben, dass ihre Rechte auf irgend welchen Strassen, also auch auf den die verschiedenen Kantone verbindenden Strassen, in irgend einer Richtung beschränkt werden. Sie wollten frei bleiben, auf jeder Strasse, die ihnen als nötig und zweckmässig erschien, Vorschriften aufzustellen und für den Automobilverkehr in zeitlicher und örtlicher Hinsicht alle und jede Beschränkungen aufzustellen, die sie als angezeigt erachteten, mit andern Worten, sie wollen nach freiem Ermessen über den gesamten Strassenverkehr verfügen.

Von seite der Automobilisten wurde aber namentlich mit intensivstem Nachdruck hervorgehoben, dass das Recht der Kantone an den sogenannten Durchgangsstrassen bestritten und dass verhindert werde, dass solche Durchgangsstrassen auf einzelnen Strecken dem freien Verkehr entzogen würden. Ich erinnere an das Beispiel einer solchen Durchgangsstrasse, an die Brünigstrasse, welche die grossen Fremdenzentren des Berner Oberlandes, speziell Interlaken, mit dem Becken des Vierwaldstättersees, namentlich auch Luzern verbindet, welche Brünigstrasse längere Zeit in ihrer Bedeutung als Verbindungsstrasse beschränkt wurde, weil der Kanton Obwalden das auf seinem Grund und Boden liegende Stück einseitig gesperrt hatte.

An einer allseitig konvenierenden Redaktion des Verfassungsartikels schien ja lange Zeit das Revisionswerk überhaupt scheitern zu wollen. Endlich einigte man sich auf den Ihnen bekannten Wortlaut der Verfassungsänderung. Das Gesetz soll bestimmen, in welcher Weise die Verfassung zu vollziehen sei. Im Ständerat entstand eine grosse Diskussion darüber, in welcher Weise die Kompetenz des Bundes zu umschreiben sei. Der Hauptstreitpunkt war die Frage, inwieweit dem Bund Rechte hinsichtlich der zeitlichen Beschränkungen eingeräumt werden sollen. Der Bundesrat verlangte für sich das Recht, auch hinsichtlich der zeitlichen Beschränkungen auf allen Strassen und nicht bloss auf den Durchgangsstrassen, das letzte Wort sprechen zu können. Die Vorschläge des Bundesrates fanden aber nicht die Zustimmung des Ständerates.

Auch in unserer Kommission boten sich der Regelung der Verkehrsbeschränkung die nämlichen Schwierigkeiten wie im Ständerat. Bei der Lösung dieser Frage und bei der Vollziehung des Verfassungsartikels sind folgende Punkte auseinanderzuhalten:

Einmal die Durchgangsstrassen. Eine Definition der Durchgangsstrassen bringt weder die Verfassung noch das Gesetz. Die Verfassung sagt einfach: Der Bundesrat wird bestimmte, für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendigen Strassen in vollem oder beschränktem Umfange offen behalten. Der Bundesrat hat also für sich das Recht erhalten,

ein Verzeichnis dieser Durchgangsstrassen aufzustellen. Wie weit er damit gehen will, das ist nun seine Sache, indem seinem freien Ermessen ein ziemlich weitgehender Spielraum gelassen worden ist. Immerhin ist daran festzuhalten, dass er nicht zu weit gehen darf bei dieser Interpretation, weil neuerdings der Widerstand der Kantone geweckt und diese eventuell auch zu Gegenmassnahmen veranlasst würden. Zu solchen wäre natürlich Gelegenheit genug vorhanden, wenn die Kantone z. B. ihre Zufahrtsstrassen zu den Durchgangsstrassen in irgend einer Weise beschränken wollten. Spezielle Beispiele brauche ich hier nicht anzuführen.

Hinsichtlich der Durchgangsstrassen ist die Rechtslage durchaus klar. Der Bund kann jede ihm gutscheinende örtliche und zeitliche Beschränkung verfügen. Anders liegt die Frage hinsichtlich der Strassen, die nicht Durchgangsstrassen sind. Der Bundesrat will da den Kantonen das Recht zugestehen, örtliche und zeitliche Beschränkungen vorzunehmen. Für die zeitliche Beschränkung behält er sich das Recht der Genehmigung vor. Für die Richtigkeit und Zweckmässigkeit seiner Auffassung kann der Bundesrat sich darauf berufen, dass bei der ganzen Beratung des Verfassungsartikels eigentlich immer nur die örtliche Beschränkung in Frage stand; an zeitliche Beschränkungen dachte man damals überhaupt nicht. Diese zeitliche Beschränkung war ein Produkt der allerjüngsten Zeit.

Nun kann nicht bestritten werden, dass eine Divergenz der zeitlichen Beschränkung von Kanton zu Kanton auch auf den Nichtdurchgangsstrassen zu schweren Unannehmlichkeiten führen kann. Wenn z. B. der Sonntagsverkehr in einem Kanton von 1 bis 5 Uhr, in einem andern Kanton von 2—7 Uhr beschränkt wird, so kann dies speziell bei Grenzüberschreitungen zu polizeilichen Konflikten und auch zu durchaus ungerechten Bestrafungen führen. Vielleicht wäre im Grunde des Herzens die eine oder andere Kantonsregierung ganz froh, wenn auch hinsichtlich der Zeitüberschreitungen das letzte Wort beim Bund liegen würde. Sie könnten dann die mangelnde Endkompetenz zum Vorwand nehmen, um unliebsame Postulate und noch unliebsamere Postulanten loszuwerden, indem man den Bund als « Sündenbock » in den Vordergrund schieben würde. Hie und da sind ja die Kantone auch recht froh, wenn sie den Bund in dieser Eigenschaft einmal « fruktifizieren » können.

In der Kommission hat man sich mehr aus referendumpolitischen denn aus sachlichen Gründen der Stellungnahme des Ständerates angeschlossen, immerhin in etwas abgeänderter Form. Den Kantonen wird nach unserem Vorschlage das Recht eingeräumt, die Benützung der Strassen zu untersagen oder zu beschränken. Also auch die zeitliche Beschränkung wird nach diesem Vorschlage auf den Nichtdurchgangsstrassen den Kantonen ohne Genehmigungsvorbehalt zugestanden. Der Bundesrat könnte sich natürlich gegenüber dieser erweiterten Kompetenz-zuscheidung dadurch wehren, dass er möglichst viele Durchgangsstrassen bezeichnen würde. Ich nehme aber an, dass er sich doch die ihm durch die Verhältnisse gebotene Reserve in dieser Richtung auferlegen wird und von einer Omnipotenz nicht einen allzuergiebigem Gebrauch machen wird. Wer Befürchtungen nach dieser Richtung hat, der müsste

natürlich die Frage aufwerfen, ob nicht die Bezeichnung der Durchgangsstrassen auf dem Gesetzeswege zu erfolgen hätte, dass also im Gesetze selber ein Verzeichnis der Durchgangsstrassen aufgenommen würde. Die Verfassung spricht nur von der Befugnis des Bundes. Man könnte daraus ableiten, dass es sich nicht um eine administrative Kompetenz handle, sondern dass der Gesetzgeber entscheiden solle.

Ihre Kommission stellt sich nicht auf diesen Boden; sondern schlägt vor, den Bundesrat zu ermächtigen, die Durchgangsstrassen nach seinem freien Ermessen, allerdings nach Anhörung der Kantonsregierungen zu bezeichnen. Wir empfehlen Ihnen auch hier die Annahme unseres Vorschlages.

Kurer: Wie Sie aus den Ihnen zugestellten Drucksachen ersehen, bestand innerhalb des Aktionskomitees der vereinigten Strassenverkehrsinteressenten die Meinung, es solle unbedingt zu Art. 3, Abs. 2, ein Zusatz beantragt werden, in dem Sinne, dass gegenüber den Entscheidungen der Kantonsregierungen, bzw. der Kantone hinsichtlich der zeitlichen und örtlichen Beschränkungen das Rekursrecht an den Bundesrat vorbehalten bleibe.

Der Ausgangspunkt dieser Auffassung war der, dass es unbedingt notwendig sei, durch das Automobilgesetz eine möglichste Einheitlichkeit der Praxis durch die ganze Schweiz hindurch zu bewerkstelligen. Man hatte angesichts der Erfahrungen der letzten Jahre und Jahrzehnte die lebhafteste Befürchtung, dass die Kantonsregierungen, beeinflusst von der Meinung der Bevölkerung bestimmter Landesteile, unter Umständen hier ein Sammelsurium von Vorschriften aufstellen und praktisch betätigen könnten.

Absicht des Automobilgesetzes ist nun aber ohne Zweifel, die Einheitlichkeit der Verkehrsgesetzgebung auf diesem Gebiete durch die ganze Schweiz hindurch anzustreben und zu erwirken. Wir haben uns indessen doch entschlossen, diesen Zusatzantrag nicht zu stellen, in der Ueberzeugung, die aus der Erfahrung der letzten Jahre und vor allem auch der letzten Monate hervorgeht, dass die Stimmung für das Automobil in der Schweiz in den verschiedensten Kantonen, die man nach dieser Seite hin bis jetzt als etwas reserviert bezeichnet hat, doch eine wesentlich bessere geworden ist, besser vor allem auch vielleicht deshalb, weil sich die Organisationen der Automobilisten und Motocyklisten bestreben, ihre Leute zu einer strengeren und energischen Disziplin gegen sich selbst in der Führung der Fahrzeuge zu veranlassen und zu erziehen, und weil die Tatsache feststeht, dass die schweizerischen Organisationen der Automobilisten und Motocyklisten diese Absicht der Erziehung und Disziplinierung der Fahrer auch bei den internationalen Organisationen geltend machen, wie wir das z. B. gerade während der letzten Frühjahrs- und Sommersaison vom Standpunkte der Verkehrsinteressenten mit hoher Befriedigung haben konstatieren können.

Insofern verzichten wir also auf diesen Zusatz, aber im Vertrauen darauf, dass die Erkenntnis der immer stärker werdenden Notwendigkeit des Automobils, auch für das Geschäftsleben, sich in den Kreisen der kantonalen Regierungen und in den verschiedenen Landesteilen immer mehr geltend machen wird. Wir hoffen, dass der Wille der Gesetzgebung, wie er in Art. 3 deutlich ausgedrückt ist, eine möglichste Einheitlichkeit in den Vorschriften der Kantone hin-

sichtlich der zeitlichen Beschränkungen zu schaffen, respektiert bleibt, auch wenn wir kein Rekursrecht an den Bundesrat für uns geltend machen.

Bundesrat Häberlin: Sie sehen aus der Vorlage, dass der Antrag Ihrer Kommission sowohl vom ständerätlichen Beschluss als auch vom Vorschlage, den der Bundesrat seinerzeit aufgestellt hat, in Abs. 2 differiert. Die Vorlage Ihrer Kommission repetiert ganz einfach den Wortlaut des Verfassungsartikels, wenn sie sagt: « Im übrigen sind die Kantone berechtigt, die Benützung der Strassen zu untersagen oder zu beschränken ». Der Bundesrat schlägt Ihnen vor zu sagen: « Für die Benützung der übrigen Strassen können die Kantone örtliche oder zeitliche Beschränkungen verfügen. Für zeitliche Beschränkungen ist die Zustimmung des Bundesrates erforderlich. » Wir nennen die Art der Beschränkungen, die wir den Kantonen zubilligen wollen, örtliche oder zeitliche. Ihr Herr Referent französischer Zunge, Herr Calame, hat erklärt, wir müssten die Verfassung so nehmen, wie sie selbst sich ausgedrückt hat, es brauche hier kein Zusatz gemacht zu werden. Ich glaube, es ist doch notwendig, denn gerade die Tatsache, dass wir uns darüber streiten können, ob wir den Kantonen auch zeitliche Beschränkungen erlauben wollen, zeigt, dass man vielleicht noch weitergehen könnte. Wenn man sagt, die Kantone können überhaupt Beschränkungen vornehmen, so könnte es den Kantonen auch einfallen, z. B. beliebig die Geschwindigkeit zu beschränken, also die Funktion des Verkehrs, d. h. örtliche, zeitliche und funktionelle Beschränkungen vorzunehmen. Sie könnten sagen: bei uns darf nur mit 30 km gefahren werden, oder: bei uns muss so und so ausgewichen werden. Wenn wir den Verfassungsartikel so interpretieren, was bleibt dann noch von einem eidgenössischen Automobilgesetz?

Ich darf mich wirklich darauf berufen, Herr Walther hat es in seinem Referate ausgeführt, dass während der ganzen Diskussion über den Verfassungsartikel kein Mensch von andern Beschränkungen als von den räumlichen gesprochen hat. Das war die Meinung. Die Kantone sollen das Recht haben, nach wie vor zu sagen: Bei uns darf man überhaupt nicht Automobil fahren. Das haben wir im Verfassungsartikel zugelassen, mit einer ganz bestimmten Ausnahme, die sofort angefügt ist: Der Bund kann aber Durchgangsstrassen öffnen. Er kann sagen, das ist eine Strasse, die nicht bloss euch, dem Kanton dienen soll und will, sondern die zur Verbindung in der Eidgenossenschaft und über die Grenzen der Eidgenossenschaft hinaus dient, und da verlangen wir nun von Bundes wegen, dass sie dem Automobil geöffnet wird. Gerade aus dieser Gegenüberstellung der Durchgangsstrassen zu der Lizenz für die Kantone, dass sie Beschränkungen vornehmen können —, sehen Sie, dass das räumlich verstanden war. Niemand sprach von zeitlichen Beschränkungen. Darum möchten wir nun Klarheit schaffen.

Nun sehen Sie aber, dass auch der Bundesrat nicht so weit gehen will, diese zeitlichen Beschränkungen den Kantonen absolut zu versagen. Im Gegenteil. Wir nehmen die Kompetenz für sie in den Gesetzesartikel auf, aber wir knüpfen eine Bedingung daran. Wir sagen, wenn solche zeitlichen Beschränkungen angeordnet werden wollen, so muss die Zustimmung des Bundesrates eingeholt werden.

Warum haben wir das gemacht? Aus den Erfahrungen heraus, die wir hinter uns haben. Gerade die Sonntagsfahrverbote waren der nächstliegende Anhaltspunkt. Wenn man sehen muss, dass es nicht gelungen ist, die Kantone bei diesem Verbot von etwa 4—5 Stunden unter einen Hut zu bringen, so dass sie sich auf die gleichen Stunden geeinigt hätten, so gibt das doch zu denken. Es ist so wenig, was hier in Frage steht. Und doch fehlte die Einigung. Und es ist so schikanös, trotz der geringen Differenz, wenn man am einen Orte um halb ein Uhr, am andern Orte um 2 Uhr abfahren kann, wenn man im einen Kanton um 6 Uhr, im andern Kanton um 7 Uhr zu Hause sein muss. Denn wenn man nur eine Tour von wenigen Stunden macht, so kommt man bei uns eben leicht durch etwa 5 Kantone, und man weiss nie recht, woran man eigentlich ist. Da möchten wir die Möglichkeit haben, Einheitlichkeit zu schaffen. Wir sind überzeugt, dass wir, sobald uns die Kompetenz gegeben ist, das leicht erreichen, mit ein paar Brieflein an die Kantonsregierungen, mit einem Vorschlage: Seid zu so gut und sagt 1—6 Uhr oder halb 2 bis 7 Uhr, alle miteinander. Das ist alles, was wir beantragen. Ist das eine falsche Auslegung der Verfassung? Ich glaube nein. Ich glaube Ihnen dargelegt zu haben, dass man die Verfassung so und so auslegen muss, wenn man nicht auch widersinnige Konsequenzen das Tor öffnen will. Sie haben auch gehört, dass Herr Regierungsrat Walther uns ganz aufrichtig erklärt hat: Uns ist es ja manchmal recht angenehm und bequem, wenn wir unsern Leuten im Kanton sagen können, wir hätten ja gerne gemacht, was sie wollen, aber diese Langweiler in Bern haben es eben anders vorgeschrieben; dann lächeln die Leute vernügt, dass sie einen milden Regierungsrat haben, ziehen etwas über Bern los und gehen nach Hause. Ich würde Ihnen wirklich empfehlen, diese Lösung zu akzeptieren.

Die Anregung des Herrn Kurer ginge zu weit, das ginge nun tatsächlich gegen den Verfassungsartikel. Allein, er wie ich stellen keinen Antrag, deshalb brauche ich mich darüber nicht weiter auszulassen. Die Anregung wäre verfassungswidrig gewesen, denn räumlich haben die Kantone durchaus die Möglichkeit, ihr Gebiet dem Automobile unbeschränkt zu verschliessen, so lange nicht der Bundesrat eine Strasse als Durchgangsstrasse erklärt. Bei kommunalen und lokalen Strassen dürfen sie das machen, der Bundesrat hat dazu nach der Verfassung nichts zu sagen.

Ich möchte Sie bitten, in diesem wirklich kleinen Punkte dem Bundesrate zuzustimmen.

Wirz: Ich habe Ihnen gestern ausgeführt, dass unser Automobilgesetz eine Kompromissarbeit sei und infolgedessen auch einer gewissen Grosszügigkeit entbehrt. Das, was Herr Bundesrat Häberlin nun wünscht, hat man leider bei der Aufstellung des Verfassungsartikels versäumt. Damals, hat man sich wahrscheinlich gesagt: Wir müssen, um die Kantone für den Verfassungsartikel zu gewinnen, den Artikel möglichst weit fassen. Daher ist einfach festgestellt worden: Den Kantonen bleibt das Recht gewahrt, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder ganz zu untersagen. Hier ist nicht differenziert zwischen örtlicher und zeitlicher Beschränkung. Was schliesslich in den Protokollen der Vorverhandlungen notiert ist, geht den Nationalrat und das

Schweizervolk nichts an; wir haben uns an den Verfassungstext zu halten. Ich verstehe nun nicht, dass man dazu übergeht, bei der Ausarbeitung des Gesetzes eine andere Auslegung des Verfassungstextes zu proponieren, als der klare Wortlaut sagt. Hätte man die zeitlichen Beschränkungen aufnehmen wollen, so wäre das auch in den Verfassungsartikel aufgenommen worden. Es geht entschieden nicht an, dass wir anfangen, die Verfassungsartikel nach Güttdynken, wie es einem gerade passt, auszulegen.

Der Automobilistenverband geht ja noch weiter. Er will überhaupt alle Beschränkungen der Kantone dem Bundesrate zur Ueberprüfung zuweisen, also nicht nur die zeitlichen, sondern auch die örtlichen. Sie sehen, wie weit man schliesslich kommt. Der Bundesrat sagt A, der Automobilverband sagt B und schliesslich geht man überhaupt über den Verfassungsartikel hinweg und kümmert sich nicht mehr darum.

Ich glaube also, wir dürfen in Respektierung des Verfassungsartikels das nicht tun, was Herr Bundesrat Häberlin vorschlägt. Ich gebe sofort zu, dass dies eigentlich wünschbar wäre; ich bedaure, dass der Verfassungsartikel ein Kompromisswerk war. Herr Bundesrat Häberlin hat gestern gesagt: « Herr Wirz, wir müssten das tun, um überhaupt etwas zu erreichen. » Nun sind die Folgen sehr unangenehm bei der Ausarbeitung des Gesetzes. Wir haben eben gebundene Hände. Ich beantrage Ihnen, die Fassung der nationalrätlichen Kommission anzunehmen. Diese Fassung ist sauber und wir dürfen zu ihr stehen.

M. Calame, rapporteur français de la commission: J'appuie les considérations qui viennent d'être émises par M. Wirz. M. le conseiller fédéral Häberlin a appelé l'attention du Conseil sur les difficultés ou les désagréments que l'on rencontre à l'heure actuelle dans cette question des restrictions et pour ce motif il recommande le texte du Conseil des Etats ou, mieux, le texte primitif du Conseil des Etats qui est redevenu ensuite la proposition du Conseil fédéral. Si nous avons un texte constitutionnel permettant de marcher sur le terrain où M. Häberlin veut nous engager, je m'inclinerais, mais je répète ici que l'article constitutionnel est formel et que nous n'avons pas le droit d'interpréter par la loi cet article dans le sens où veut l'interpréter M. Häberlin. L'article constitutionnel dit: « Les cantons conservent le droit de limiter ou d'interdire la circulation des automobiles et des cycles ». Cette prescription est absolue, le droit des cantons n'est pas limité.

La seconde phrase continue: « La Confédération peut cependant déclarer totalement ou partiellement ouvertes certaines routes nécessaires au grand transit... » Nous en revenons à cette notion, que l'art. 3 du Conseil fédéral voulait étendre puisque le texte primitif portait que le Conseil fédéral désigne les routes livrées à la circulation, tandis que le texte constitutionnel dit que la Confédération peut désigner ces routes. Encore une fois, c'est le respect des textes constitutionnels qui nous interdit de suivre M. le conseiller fédéral Häberlin. J'ai l'impression du reste, que dans la pratique il n'y aura pas grande différence suivant que l'on adopte l'un ou l'autre des textes; je ne doute pas que la Confédération et les cantons s'entendront toujours aussi bien en ce qui concerne les routes de grande circulation que pour les restrictions d'ordre temporaire ou local, mais l'article

constitutionnel nous fait un devoir de ne pas adopter la proposition défendue par M. le conseiller fédéral Häberlin. Je vous recommande de voter l'art. 3 dans le texte qui vous est proposé.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich bin in dieser Frage in etwas schwieriger Stellung. Ich hatte seinerzeit in der Kommission mit der Minderheit gestimmt im Sinne des Antrages des Herrn Bundesrat Häberlin. Ich bin weniger föderalistisch gewesen als mein verehrter Herr Kollega Calame. Ich hatte die Auffassung, dass man ja seinerzeit bei der Verfassungsrevision von den zeitlichen Beschränkungen nicht wesentlich gesprochen hat. Und zum ändern muss den Ausführungen des Herrn Bundesrat Häberlin eine gewisse Berechtigung zugesprochen werden. Der Bundesrat hat ja wohl nicht verfassungsmässig die Pflicht übernommen, die Kantonsregierungen einzuvernehmen; er hat das aber seinerseits von sich aus zugestanden, und man darf ohne weiteres annehmen, dass er in jedem einzelnen Falle die Kantonsregierungen einvernehmen und selten dazu kommen wird, entgegen dem Antrag einer Kantonsregierung eine Verfügung zu treffen. Ich überlasse diesmal neidlos das föderalistische Feld meinem verehrten Kollegen, Herrn Calame. Mögen Sie entscheiden.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommission	62 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates	38 Stimmen

Art. 4.

Antrag der Kommission.

Fahrzeug und Führer.

¹ Ein Automobil wird zum öffentlichen Verkehr nur auf Grund eines Verkehrsausweises zugelassen.

² Für das Führen eines Automobils im öffentlichen Verkehr ist ein Führerausweis nötig.

Proposition de la commission.

Genres de permis.

¹ Pour être admis à la circulation publique, tout automobile doit être au bénéfice d'un permis de circuler.

² Nul ne peut conduire un automobile sur la voie publique s'il n'est porteur d'un permis . . .

M. Calame, rapporteur français de la commission: L'art. 4 consacre le système du concordat. Il institue les permis, soit le permis de circuler et le permis de conduire, le premier attaché au véhicule, le second délivré au détenteur ou au conducteur de l'automobile.

Les quelques modifications que nous vous proposons affectent uniquement la rédaction et ne touchent pas au fond. De même la note marginale « Genres de permis » est une expression plus juste et plus complète que celle du projet qui disait: « Véhicule et conducteur ».

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der erste Abschnitt stellt alle jene Bedingungen fest, die im Interesse der Verkehrssicher-

heit sowohl an das Automobil, wie an dessen Führer zu stellen sind. In Art. 4 wird speziell bestimmt, dass unter Verkehrsausweis die Verkehrsbewilligung für das Automobil und unter Führerausweis die Verkehrsbewilligung für den Führer zu verstehen ist. Dabei ist zu beachten, dass sowohl in Abs. 1 als in Abs. 2 gegenüber dem ständerätlichen Entwurf, neben einer redaktionellen Aenderung, die Worte: « Von den zuständigen Behörden ausgestellte » als überflüssig gestrichen worden sind.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 5.

Antrag der Kommission.

Zuständigkeit für die Erteilung und Gültigkeit.

¹ Die Ausweise werden durch die Behörde des Kantons erteilt, in welchem der Bewerber seinen Wohnsitz hat.

² Verkehrsausweis und Führerausweis werden für das Kalenderjahr ausgestellt und sind jährlich zu erneuern.

³ Sie sind gültig für das Gebiet der Eidgenossenschaft.

Proposition de la commission.

Délivrance des permis. Validité.

¹ Les permis sont demandés à l'autorité du canton où le requérant a son domicile.

² Le permis de circuler et le permis de conduire sont délivrés par l'autorité pour l'année civile et doivent être renouvelés chaque année.

³ Ils sont valables pour le territoire de la Confédération.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Soucieux de méthode, le Conseil des Etats a cru devoir marquer les phases de la délivrance des permis et préciser que les permis sont demandés pour être délivrés ensuite. Il va de soi que le permis n'est pas délivré s'il n'a pas été l'objet au préalable d'une demande. C'est la raison pour laquelle nous vous proposons de condenser un peu le texte de l'art. 5 et de dire: « Les permis sont délivrés par l'autorité du canton où le requérant a son domicile ».

Le comité d'action des intéressés à la circulation routière a, dans les propositions qu'il vous a fait distribuer, suggéré l'adjonction d'une disposition disant: « L'ordonnance d'exécution peut attribuer également cette compétence pour des cas spéciaux à des autorités d'autres cantons ». Et à l'appui de sa demande, ce comité expose que, dans la pratique, l'obligation pour le requérant de demander les permis aux autorités du canton de domicile, peut provoquer des désagréments, que j'avoue ne pas percevoir.

Il est pourtant naturel que le permis soit délivré par le canton du domicile du détenteur. Et je ne vois guère la raison de modifier cet article. Si, en tout état de cause, on réalisait les inconvénients dont parle le comité d'action, on pourrait introduire l'exception dans l'ordonnance sans en faire mention dans la loi. A ce propos, je note que toutes les dispositions renvoyées à l'ordonnance ont été inscrites à l'art. 64. Il a été fait abstraction de toute mention à ce propos au cours de la loi.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Bundesrat hatte vorgeschlagen, dass die Einholung der Ausweise bei der Behörde des Standortes des Fahrzeuges zu erfolgen habe. Er hielt diese Lösung für praktisch mit Rücksicht auf gewisse Beziehungen zwischen den kantonalen Steuer- und Polizeibehörden. Der Ständerat pflichtete diesem Antrag nicht bei.

In der Tat scheint es nicht angezeigt zu sein, ein derartiges neues Sonderdomizil zu schaffen und das Automobil, das ja wohl das beweglichste aller Fahrzeuge ist, gleichsam wie ein Grundstück zu behandeln. Die Kontrolle würde erschwert und die Umgehung des Gesetzes wohl erleichtert werden. Es soll also die Behörde des Wohnsitzes des Bewerbers zuständig sein.

Die gegenüber dem ständerätlichen Entwurf in Abs. 1 vorgeschlagene Aenderung ist rein redaktioneller Natur.

Es hat nun die Verkehrsinteressenten-Organisation einen Zusatz beantragt, der für die Vollziehungsverordnung vorsehen will, dass in besonderen Fällen auch die Behörden anderer Kantone für die Ausstellung des Ausweises kompetent sein sollen. Unsere Kommission ist der Meinung, dass ein solcher Zusatz sich nicht als notwendig erweist. Die Regelung, wie sie hier getroffen ist, dürfte zweckentsprechend sein. Wir beantragen deshalb, der Anregung keine Folge zu geben.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 6.

Antrag der Kommission.

Verkehrsausweis.

¹ Der Verkehrsausweis wird auf den Namen des Halters des Automobils ausgestellt. Er wird erteilt, wenn amtliche sachverständige Prüfung die Eignung des Automobils für den beabsichtigten Betrieb ergeben hat und der Bewerber nachweist, dass die durch dieses Gesetz vorgeschriebene Haftpflichtversicherung besteht.

² Der Verkehrsausweis enthält alle wesentlichen Angaben für die Feststellung der Identität des Fahrzeuges und über den Bestand der gesetzlichen Versicherung.

Proposition de la commission.

Permis de circuler.

¹ Le permis de circuler est dressé au nom du détenteur de l'automobile. Il est délivré lorsqu'il est constaté par une expertise officielle que l'automobile est propre à l'usage auquel il est destiné et si le requérant justifie avoir contracté l'assurance de responsabilité civile exigée par la présente loi.

² Le permis de circuler contient toutes les indications essentielles pour constater l'identité du véhicule, ainsi que celles concernant l'assurance légale.

M. C. G. ame, rapporteur français de la commission: L'observation présentée au sujet de l'art. 5 a sa place ici également. Nous nous sommes efforcés, dans le texte français notamment, d'éviter quelques lourdeurs de style. Les propositions que nous faisons ne modifient en rien le fond même des propositions

du Conseil des Etats; elles ne concernent que la forme.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: In diesem Art. 6 haben wir zum ersten Mal den Begriff des « Halters » des Automobils, und auch zum ersten Mal begegnen wir dem Begriff der Versicherung. Der Artikel hat daher eine gewisse grundlegende Bedeutung. Es taucht zum ersten Mal die Frage auf, eine grosse wichtige Frage, die namentlich bei jedem Unfall und bei jeder durch das Automobil hervorgerufenen Schädigung eine grosse Rolle spielt. Der Eigentümer, der Führer, der Mieter, wer soll Träger der Verantwortlichkeit sein?

Nach eingehender Prüfung und namentlich unter Berücksichtigung aller in Betracht fallender rechtlicher und praktischer Momente ist man zur Ueberzeugung gekommen, dass der Halter des Automobils als Träger der Verantwortlichkeit zu bezeichnen ist. Der Begriff des Halters ist klar. Er stammt aus dem Zivilrecht, das Vorschriften über die Haftpflicht des Tierhalters enthält. Die Verantwortlichkeit trägt der, welcher die Sache hält. Zivilrechtlich geht nun allerdings die Verantwortlichkeit des Tierhalters sehr weit. Sie hängt nicht ab vom rechtmässigen Besitz des Tieres. Es genügt der tatsächliche Besitz des Tieres. Halter ist daher auch der unrechtmässige Besitzer des Tieres. Will man diese Bestimmung auf die Automobile ausdehnen, so wäre auch der als Halter anzusehen, der ein Automobil führt, das er unterschlagen hat. So weit kann man natürlich nicht gehen. Als Halter soll nur der rechtmässige Besitzer des Automobils gelten. Ueber die Behandlung des unrechtmässigen Besitzers — Sie kennen den Begriff der sog. Strolchenfahrten — wird später zu reden sein.

Der Verkehrsausweis soll alle wesentlichen Angaben für die Feststellung der Identität des Fahrzeuges und über den Bestand der gesetzlichen Versicherungen halten. Im Ständerat wurde sehr lange und sehr eingehend darüber debattiert, was hinsichtlich der Versicherung im Verkehrsausweis enthalten sein müsse. Man darf in dieser Hinsicht nicht zu weit gehen und soll nicht alle möglichen Forderungen aufstellen und die kantonalen Automobilbureaux mit übermässiger Arbeit belasten. Praktisches Bedürfnis ist einzig, dass in jedem Moment die Identität des Fahrzeuges festgestellt werden kann und dass zum andern Klarheit darüber geschaffen wird, ob für das Fahrzeug die gesetzliche Versicherung tatsächlich vorhanden ist. Wie weit man in dieser Richtung gehen will, hängt wohl davon ab, ob man einen direkten Anspruch gegen die Versicherungsgesellschaften für den Geschädigten einräumen will. Will man das, dann besteht das Interesse, sofort, im Augenblick des Unfalles, nähere bestimmtere Angaben über die bestehenden Versicherung speziell auch über deren Tragweite aus dem Verkehrsausweis zu bekommen. Sieht man aber von einem gesetzlichen direkten Anspruch gegen den Versicherer ab, dann genügt auch eine ganz kurze Angabe im Verkehrsausweis; es genügt der einfache Ausweis über den Bestand der Versicherung. Alles Nähere kann dann auf der zuständigen kantonalen Automobilkontrolle vernommen werden. Unser Vorschlag geht somit dahin, dass der Verkehrsausweis die we-

sentlichen Angaben über Identität und Versicherung zu enthalten habe, alles Nähere dagegen der Vollziehungsverordnung überlassen bleiben soll.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 7.

Antrag der Kommission.

Uebergang des Verkehrsausweises.

¹ Der Verkehrsausweis kann auf einen neuen Halter übertragen werden.

² Die Uebertragung wird erst mit dem Eintrag auf dem Verkehrsausweis durch die zuständige Behörde rechtswirksam.

Proposition de la commission.

Transfert du permis de circuler et de la responsabilité civile.

¹ Le permis de circuler peut être transféré à un nouveau détenteur.

² Le transfert sort ses effets à partir de l'inscription faite sur le permis par l'autorité compétente.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Toujours préoccupé de clarté, le Conseil des Etats a précisé que le permis de circuler peut être transmis à un nouveau détenteur « durant sa validité ». Cette condition va de soi: un permis qui a perdu sa validité ne saurait en acquérir une nouvelle par la voie du transfert. C'est pourquoi nous vous proposons de biffer les mots « durant sa validité ».

La note marginale parle du transfert du permis « et de la responsabilité ». Ces derniers mots constituent une superfétation, puisque le permis de circuler n'est donné que si le requérant prouve qu'il a contracté une assurance de responsabilité civile.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Verkehrsausweis und Führerausweis sind gemäss Art. 5 für das Kalenderjahr gültig. Während dieses letzteren kann eine Uebertragung an einen Halter wohl Platz greifen. Haftpflicht und Versicherung haften dann an dieser Uebertragung.

Die Kommission schlägt vor in Abs. 1 des ständerrätlichen Entwurfes die Worte « während seiner Gültigkeit » als überflüssig zu streichen. Es ist wohl selbstverständlich, dass ein ungültiger Ausweis nicht übertragen werden kann.

Die Abänderung in Abs. 2 ist redaktioneller Natur.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 8.

Antrag der Kommission.

Führerausweis.

¹ Der Führerausweis wird von der zuständigen kantonalen Behörde auf Grund einer theoretischen und praktischen Prüfung erteilt, durch die sich der Bewerber darüber ausweist, dass er ohne Gefährdung der öffentlichen Sicherheit zu fahren versteht.

² Ist ein Führerausweis während drei Jahren nicht erneuert worden, so hat sich der Bewerber einer neuen Prüfung zu unterziehen.

³ Ausgeschlossen von der Erteilung eines Führerausweises sind:

Personen, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben;

Personen, die nicht urteilsfähig oder dem Trunke ergeben sind;

Personen, die durch körperliches oder geistiges Gebrechen an der sichern Führung des Fahrzeuges gehindert sind,

sowie Personen, die aus andern amtlich feststehenden Gründen nicht geeignet erscheinen.

Proposition de la commission.

Permis de conduire.

¹ Le permis de conduire est délivré par l'autorité compétente du canton de domicile à la suite d'un examen théorique et pratique dans lequel le requérant justifie de sa capacité de conduire sans danger pour la sécurité publique.

² Le requérant doit subir un nouvel examen s'il n'a pas renouvelé son permis pendant trois ans.

³ Le permis de conduire ne peut être délivré aux personnes:

qui n'ont pas atteint l'âge de 18 ans révolus;

qui sont incapables de discernement ou adonnées à la boisson;

qui sont atteintes d'une infirmité physique ou mentale les empêchant de conduire sûrement;

ou qui, pour d'autres raisons constatées par l'autorité, paraissent dépourvues des qualités nécessaires.

Antrag Wirz.

Art. 8, Al. 1. . . . auf Grund einer theoretischen und praktischen Prüfung und eines ärztlichen Befundes erteilt, . . .

Amendement Wirz.

Art. 8, 1^{er} al. . . . à la suite d'un examen théorique et pratique et au vu d'un certificat médical constatant que le requérant est capable de conduire sans danger pour la sécurité publique.

Antrag Brügger.

vom 17. Dezember 1924.

Art. 8. Der Führerausweis wird dem Bewerber auf Grund seiner Prüfung und eines ärztlichen Befundes erteilt, wenn diese ergeben, dass er ohne Gefährdung der öffentlichen Sicherheit zu fahren im Stande ist.

Amendement Brügger.

du 17 décembre 1924.

Art. 8. Le permis de conduire est délivré à la suite d'un examen et au vu d'un certificat médical attestant que le requérant est capable de conduire sans danger pour la sécurité publique.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Le concordat intercantonal renferme déjà les dispositions inscrites à l'art. 8. Il n'y a guère de changement à ces prescriptions. La commission a apporté quelques modifications au texte du Conseil fédéral, modifications de forme essentiellement et qu'il nous paraît superflu de justifier. Pourtant, l'attention doit être attirée sur une adjonction qui a sa signi-

fication; l'examen doit être théorique et pratique: on veut par là signifier que les épreuves auxquelles est soumis le candidat sont sérieuses et que le permis ne doit pas délivré à la légère.

M. Wirz propose un amendement qui tend à exiger du candidat au permis de conduire, un certificat médical. La commission a discuté longuement ce postulat et n'a pas pu s'y rallier.

L'autorité est armée déjà par l'al. 3 de l'art. 8, qui dit notamment que le permis de conduire ne peut être délivré aux personnes qui sont incapables de discernement ou adonnés à la boisson; qui sont atteintes d'une infirmité physique ou mentale les empêchant de conduire sûrement; ou qui, pour d'autres raisons constatées par l'autorité, paraissent dépourvues des qualités nécessaires.

Il semble que ces restrictions soient suffisantes. Les garanties recherchées par M. Wirz doivent être trouvées pour le surplus dans le choix des experts. Au cours de l'examen auquel ils procèdent, les experts ont le devoir d'examiner si les requérants possèdent les qualités nécessaires; en cas de doute un certificat médical pourra être exigé. Mais l'obligation de certificat pourrait revêtir facilement un caractère vexatoire; c'est pourquoi la commission en a repoussé l'idée.

Je me permets enfin d'attirer l'attention sur l'al. 2, d'après lequel le requérant doit subir un nouvel examen s'il n'a pas renouvelé son permis pendant trois ans. Nous avons considéré qu'une personne qui n'aurait pas conduit pendant trois ans pourrait avoir perdu les qualités requises pour la conduite d'un automobile; un nouvel examen s'impose.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Dieser Art. 8 ist im Ständerat ausnahmsweise ohne Diskussion durchgegangen. Der Kommissionsantrag wurde dort ohne weiteres angenommen. In unserer Kommission, die sonst nicht so diskussionslüstern war, hat sich dann speziell die Meinung geltend gemacht, dass an die Ausstellung der Führerausweise ziemlich weitgehende Bedingungen geknüpft werden sollen. Der Bewerber um den Führerausweis soll sich nicht bloss darüber ausweisen, dass er technisch sicher fahren kann, sondern auch über die nötigen physischen und moralischen Qualitäten für eine einwandfreie Führung des Automobils. In einer besonderen Eingabe der Handels-, Transport und Lebensmittelarbeiter war eine Reihe von Begehren gestellt worden, die auf sehr strenge Bedingungen für Erteilung des Führerausweises abzielten. Unsere Kommission einigte sich dann nach, wie gesagt, ausnahmsweise eingehender Diskussion auf die Anträge, wie sie heute vorliegen.

Abs. 1 nähert sich dem Vorschlage des Bundesrates. Es wird verlangt, dass der Erteilung des Ausweises eine theoretische und praktische Prüfung vorausgehen muss. In der Kommission war der Antrag gestellt worden, im Gesetze zu bestimmen, durch die Prüfung sei festzustellen, dass der Bewerber die mechanische Zusammensetzung eines Automobils und besonders die Funktionen des Motors kenne und sicher zu fahren imstande sein müsse. Der Antrag wurde abgelehnt. Die nähere Reglementierung der Prüfung ist nun Sache der Vollziehungsbehörde.

Im weitem war von Herrn Kollega Wirz schon in der Kommission vorgeschlagen worden, für jeden Bewerber eines neuen Führerausweises eine ärzt-

liche Untersuchung obligatorisch zu erklären. Herr Wirz hat diesen von ihm gestellten und von der Kommission abgelehnten Antrag als Minderheitsantrag auch hier eingereicht. Ich zweifle nicht daran, dass er Unterstützung finden wird, indem ja unsere verehrten ärztlichen Mitglieder wohl gerade dieser Frage ihre besondere Aufmerksamkeit schenken werden.

Unsere Kommissionsmehrheit war der Ansicht, dass ein Obligatorium nach dieser Richtung viel zu weit führen würde. Für notorische, sofort sichtbare und feststellbare Gebrechen, die zur Führung eines Automobils untauglich machen, bedarf es ja wohl keiner besonderen Bescheinigung. Denn was man ohne weiteres sieht, was ohne weiteres festgestellt werden kann von den kantonalen Automobilbureaux, wird zur Verweigerung des Ausweises führen. Wenn zum Beispiel jemand kolossal kurzsichtig ist, oder wenn man auf dem Automobilbureau feststellt, dass ein Bewerber fast nichts hört, dann bedarf es doch keiner besonderen ärztlichen Bestätigung. Uebrigens gibt es auch eine ganze Reihe von Krankheiten, die bei der Führung eines Automobils sehr wesentlich in Betracht fallen können und die sich überhaupt nicht durch eine bloss gelegentliche ärztliche Untersuchung feststellen lassen. Nehmen wir z. B. die Epilepsie, eine Krankheit, die ganz sicher für das Führen eines Automobils sehr bedenklich ist. Wie will dies der Arzt bei einer blossen Untersuchung konstatieren, wenn ihm nicht gesagt wird, der Mann ist epileptisch, oder wenn er nicht zufällig aus einem Umstande ableiten kann, dass der Mann epileptisch veranlagt ist.

Dann kommt etwas dazu, was vielleicht hier auszusprechen riskiert ist. Das ist die Meinung über den Wert oder Unwert der ärztlichen Bescheinigungen. Man ist ja gewohnt, sich über diesen Wert oder Unwert von Zeit zu Zeit einen ganz besonderen Vers zu machen. Ich hatte die Ehre, jahrelang Mitglied der eidgenössischen Pensionskommission zu sein. Dann war ich auch während der Kriegsjahre im Kanton Luzern Chef desjenigen Departementes, dem das gesamte Fürsorgewesen unterstellt war, welches Departement z. B. darüber zu befinden hatte, in welchen Fällen Weissmehl kranken Personen zur Verfügung gestellt werden sollte. Dabei habe ich auch mich allerdings daran gewöhnt, in die ärztlichen Zeugnisse hie und da Zweifel zu setzen. Ich habe oft gestaunt, mit welcher Leichtigkeit ärztliche Zeugnisse verlangt, aber auch gestaunt, mit welcher Leichtigkeit — bald hätte ich gesagt Leichtfertigkeit — vielfach ärztliche Zeugnisse ausgestellt werden. Bei der Beratung des eidgenössischen Militärversicherungsgesetzes habe ich mir hier im Rate die Variante eines bekannten Spruches erlaubt und gesagt: «Wenn das Geld im Kasten klingt, das Zeugnis aus der Feder springt». Als ich den Satz verübt hatte, bekam ich Angst, dass mir die Herren Aerzte im Rate insgesamt und jeder im besonderen an den Kopf springen würden. Selbstverständlich nur bildlich gesprochen! Aber nichts geschah, sondern die anwesenden Aerzte haben ausdrücklich bestätigt, dass das, was ich gesagt hatte, eigentlich wahr sei, und haben selber ihr Bedauern über die Tatsache darüber ausgesprochen, dass man vielfach ärztliche Zeugnisse zu leichtfertig ausstelle. Von den damaligen ärztlichen Kollegen gehört glaube ich nur noch der verehrte Kollege Ullmann dem

Rate noch an. Er hat sich damals, wenn ich mich recht erinnere, ebenfalls in meinem Sinne geäußert. Ich weiss nicht, was die heutigen Aerzte im Rate dazu sagen werden. Ich möchte den erwähnten Vers nicht wiederholen, aber doch bemerken, dass mein Vertrauen in gewisse ärztliche Zeugnisse noch kein vollkommenes ist.

Die kantonale Amtsstelle hätte es natürlich in der Hand, einen besonderen Vertrauensarzt, einen Dienstarzt, zu bezeichnen. Aber auch eine solche Anordnung als Obligatorium würde wohl etwas zu weit führen. Man soll für alle zweifelhaften Fälle die ärztliche Untersuchung in Aussicht nehmen, d. h. für alle Fälle, in denen aus irgend welchen Umständen geschlossen werden kann, dass die Gesundheit des Bewerbers nicht alle Garantien für eine sichere Führung des Automobils biete. Wir wissen alle, dass auch die Bundesbahnen für ihre Lokomotivführer eine besondere ärztliche Untersuchung vorschreiben. Wir wissen aber ebenfalls, dass dieser ärztliche Untersuchung und dieser Ausweis auch nicht immer etwas Vollständiges bedeuten und nicht in allen Fällen die absolute Garantie bieten, dass der Mann tatsächlich so gesund sei, wie man es von ihm für seine wichtigen Funktionen verlangen sollte. Ärztliche Zeugnisse also nur in Zweifelsfällen! Von Wert wäre, dass ein Ausweis für gutes Gehör und gutes Gesicht verlangt würde! Sollen neben dem Zeugnis über den allgemeinen Gesundheitszustand noch Spezialarztzeugnisse über Augen und Ohren verlangt werden? Oder ist jeder «Land-, Feld- und Wiesenarzt» durch seine allgemeine Ausbildung befähigt, über diese Spezialpunkte ein durchaus ausreichendes und befriedigendes Zeugnis auszustellen? Wenn die verehrten Herren Kollegen Aerzte, es sind ihrer vier, also ein Glückskleeblatt, die wir gegenwärtig im Rate haben, oder wie ich soeben ersehe, sogar die grosse Seltenheit eines fünfblättrigen Kleeblattes, der Meinung sind, dass man einem solchen Zeugnis Vertrauen entgegenbringen könne, so könnte ich mich, ohne dass ich weiss, welche Stellung der Herr Präsident der Kommission einnimmt, schliesslich auch damit abfinden, dass nach dieser Richtung noch eine sichernde Vorschrift aufgestellt wird. Herr Kollege Wirz wird seine Ansicht noch begründen. Wir werden dann hören, was unsere Medizinalkollegen dazu zu sagen haben. Ich empfehle Ihnen vorläufig die Ablehnung der Abänderungsanträge des Herrn Wirz.

Wirz: Nachdem die Herren Referenten das Negative meines Antrages sehr betont haben, will ich versuchen, das Positive ins richtige Licht zu rücken.

Es ist bereits betont worden, dass wir ein Verkehrsgesetz schaffen wollen. Dabei spielt ohne Zweifel der Führer eine Hauptrolle. Es ist nötig, dass er gesundheitlich integer sei, dass er gut höre, gut sehe, über den Gebrauch der Glieder verfüge. Es darf nicht mehr vorkommen, wie es heute tatsächlich in den Kantonen der Fall ist, dass halb Lahme, halb Taube, halb Blinde die Führerbewilligung bekommen. Es ist Tatsache, dass Leute, die einarmig sind oder Leute, die einen künstlichen Fuss haben, den Führerausweis besitzen. Und doch ist der Gebrauch der Bremsen durchaus auf gesunde Füße angewiesen. Was für den Lokomotivführer gilt, gilt entschieden auch für den Automobilführer. Der Verkehr wird

dichter. Je mehr Automobile auf der Strasse verkehren, desto grösser ist die Gefahr für jeden Strassenbenützer. Man kann ja sagen, wer sich heutzutage an gewissen Stellen auf die Strasse begibt, wer sie kreuzt, setzt sich der Gefahr aus, überfahren zu werden. Niemand unter uns kann eigentlich sagen, ob er am Abend unverletzt sei, auch wenn er am Morgen noch über seine Gesundheit verfügt. Die Gefahren auf der Strasse sind also viel grösser geworden. Ich kenne eine Zeitung, die unter der ständigen Rubrik «Mörder Auto» die Automobilunfälle publiziert. Das ist eine ständig bediente Rubrik. Ich habe in der Kommissionsberatung die Behauptung aufgestellt, man könne in der Zürcher Zeitung, in jeder Nummer, einen Automobilunfall registriert finden. Leider hat dann gerade in dieser Zeit die Geschichte nicht geklappt (Heiterkeit); kaum war ich aber zu Hause, so ist die Rubrik wieder bedient worden. Ich habe bereits gestern angeführt, dass im Kanton Zürich jeden zweiten Tag ein Unfall passiert, der sein gerichtliches Nachspiel hat. Das sind aber nur die bekannten Unfälle. Die Fälle, in denen man sich gütlich auseinandersetzt, sind in der Statistik gar nicht enthalten. Es will doch gewiss etwas sagen: Jeden zweiten Tag ein Unglück, bei dem eine Körperverletzung eintritt, an das sich ein gerichtliches Nachspiel knüpft!

Nun meine ich, ist es unsere Pflicht, alles zu tun, um die Sicherheit des Strassenverkehrs zu festigen und zu gewährleisten. Ich wollte gar nichts sagen, wenn diese ärztlichen Atteste eine Schikane bedeuteten. Das ist aber durchaus nicht der Fall. Wir haben in unserer Stadt Winterthur einen Dienstarzt zur Untersuchung der Angestellten, die in die städtische Verwaltung treten. Er nimmt alle Untersuchungen, und zwar sind es Gratisuntersuchungen, vor. Die Sache funktioniert ausgezeichnet. Ich habe noch nie gehört, dass man dies als eine Belästigung empfunden habe. Ich stelle mir also vor, dass auch hier ein Dienstarzt in Frage komme. Dann haben alle Ausführungen des deutschen Referenten, des Herrn Walther, keine Geltung, und die sogenannten Gefälligkeitszeugnisse kommen sofort ausser Spiel.

Ferner scheint mir, man sollte auf die Kantone einwirken, dass die Gebühren für den Führerausweis nicht in eine Räuberei ausarten. Durch den Krieg sind die Gebühren ausserordentlich verschärft worden. Wer mit dem Kanton, wer mit der Stadt, wer überhaupt mit den Behörden verkehrt, der ist der Ausbeutung ausgeliefert. Man hat mir gesagt, dass Erneuerung der Führerausweise im Kanton Tessin jeweilen 20 Fr. kosten. In den meisten Kantonen kostet sie 10 Fr. Dass das natürlich einer Doppelbesteuerung der Chauffeure gleichkommt, ist klar. Dieser Gesundheitsausweis soll nun nicht wieder dazu dienen, dem Fahrer 10 oder 20 Fr. abzuknöpfen, die Gebühren sollten vielmehr durch die Staatskasse getragen werden. Wenn z. B. der Kanton Zürich jährlich 1½ Millionen an Auto- und Velogebühren einnimmt, so darf er auch ruhig die ärztlichen Atteste bezahlen.

Ich empfehle Ihnen die Annahme meines Antrages. Es soll dem vorliegenden Wortlaut beigelegt werden: «... und eines ärztlichen Befundes...» Das sind wir dem Volke, das sind wir der richtigen Abwicklung des Automobilverkehrs schuldig. Es ist keine Belästigung, keine Zeitversäumnis. Wer die praktische

Prüfung macht oder wer sie gemacht hat, geht einfach zum Dienstarzt und die Sache ist in kürzester Zeit erledigt.

Brügger: Ich habe zu Art. 8 folgende Bemerkungen zu machen. Ich persönlich würde die Fassung des Bundesrates gegenüber der Fassung der Kommission vorziehen. Die Fassung des Bundesrates sagt: «Der Fahrausweis wird dem Bewerber auf Grund einer Prüfung erteilt, wenn diese ergibt, dass er sicher zu fahren imstande ist.» Damit ist einfach und klar gesagt, dass derjenige, welcher fahren will, den Ausweis leisten muss, dass er fahren kann. Die Kommission verlangt aber demgegenüber eine theoretische Prüfung. Was heisst das: eine theoretische Prüfung? Das kann unter Umständen in dieser Sachlage ausserordentlich viel heissen. Es kann so viel heissen, dass eine grosse Anzahl von Kandidaten hier durch das Examen fliegen würde, und Wilhelm Busch hätte vielleicht Gelegenheit, seinen Vers zu wiederholen: «und bei dieser Antwort des Kandidaten Jobses, geschah ein allgemeines Schütteln des Kopses». Denn wenn einer nicht Techniker ist, wenn er nicht eine ganz besondere Vorliebe und ein Sachverständnis hat für solche Dinge, wird er, wenn er da eine grosse Prüfung bestehen muss, Mathematik, Physik, Optik und Elektrizität in weitgehendem Masse studieren müssen und bedeutet das eine weitere Erschwerung, namentlich für den privaten Automobilfahrer, eine Erschwerung die meines Erachtens nicht nötig ist.

Die Hauptsache ist die Praxis, wie wir es bis jetzt gehalten haben. In der Praxis soll sich erweisen, dass der betreffende fahren kann und in dieser Praxis sind gewisse Elemente theoretischer Natur ganz selbstverständlich mit inbegriffen. Aber wenn Sie expressis verbis eine theoretische Prüfung verlangen, so übersteigt das das vernünftige Mass. Ich erinnere mich hier an einen Professor, es war ein Oesterreicher, der sagte, wenn ein Schüler ihm erklärte, ja ich hab's studiert, «na, das ist mir ganz gleich, Sie brauchen es gar nicht zu studieren, nur wissen müssen's!» Das heisst, angewendet auf unsern Fall: fahren muss der Mann können. Da sind gewisse theoretische Kenntnisse eine Grundbedingung, aber man soll nicht expressis verbis eine theoretische Prüfung im Gesetze verlangen, das geht bei dieser Sachlage zu weit. Wir standen gestern bei der Eintretensdebatte unter dem Eindruck dass die Widerstände gegenüber dem Gesetze ausserordentlich gross sind, und das heutige Abstimmungsergebnis ist mir kein Beweis für das Gegenteil. Lassen wir uns hier nicht täuschen. Darum keine allzugrosse Erschwerung. Wenn Sie diese theoretische Prüfung nicht streichen wollen, dann möchte ich von seite der Kommission und des Bundesrates eine gewisse Interpretation, was Sie dann unter der theoretischen Prüfung verstehen.

Und nun noch zum Antrage Wirz. Da muss ich in erster Linie wegen der ärztlichen Zeugnisse ein ganz kleines Wort sagen. Herr Nationalrat Walther hat hier über den Wert und Unwert der ärztlichen Zeugnisse gesprochen. Es ist das ein beliebtes Thema, und es wird ab und zu etwas variiert und ich will gar nicht sagen, dass nicht auch eine gewisse Kritik angebracht ist. Aber wenn in dem Votum des Herrn Walther eine Verallgemeinerung heraustönen sollte, dann müsste ich dagegen protestieren. Es wird ärztliche

Zeugnisse geben, die ein gewisses persönliches Entgegenkommen und eine Gefälligkeit bedeuten. Ich habe mir sagen lassen, dass das bei Politikern auch etwa ab und zu vorkommen soll und habe mir weiter sagen lassen, dass es auch schon bei Regierungsmännern vorgekommen ist. Also: peccatur intra muros et extra!

Nun aber zu dem Antrage Wirz. Im Antrage Wirz liegt entschieden ein gewisser guter Kern. Daran ist gar nicht zu zweifeln. Aber allzugrosse Hoffnungen hinsichtlich der praktischen Ergebnisse möchte ich nicht stellen. Es gibt nach dieser Richtung drei unglückliche Zufälle, welche eine grosse Rolle spielen können. Das ist einmal die Paralysis cordis acuta, die akute Herzlähmung, dann die Apoplexia cerebri, der Hirnschlag und der Ausbruch einer plötzlichen Geisteskrankheit. Diese drei bösen Zufälle können ausserordentlich unglückliche Zustände im Gefolge haben, nicht nur für denjenigen, den es trifft, sondern auch für die Mitfahrer und das Publikum. Dann liegt aber die grosse Schwierigkeit darin, wie sollen wir das feststellen, wenn so ein Mann kommt und sich untersuchen lässt? Eine Paralysis cordis ist nicht voraussehen. Ich will sagen, dass ein Mensch einen Herzfehler, einen Herzklappenfehler haben kann, und er braucht noch lange nicht an einer Paralysis cordis acuta zu sterben und es wäre eine Unbilligkeit, wenn man einem Menschen mit einem Herzfehler einfach den Fahrausweis verweigern wollte. Ich würde das direkt als eine Härte betrachten.

Das gleiche ist der Fall mit der Apoplexia cerebri. Man kann gewisse Symptome feststellen, die für den betreffenden, wenn ich so sagen darf, eine Chance bilden für das Eintreten des Ereignisses, aber mit Sicherheit lässt es sich niemals feststellen, und noch viel weniger bei dem dritten Fall, dem Ausbruch einer akuten Geisteskrankheit. Wir wissen, dass wir solche Sachen schon erlebt haben. Sie werden in der Zeitung gelesen haben, dass solche plötzliche Ausbrüche von Wahnsinn, z. B. bei Lokomotivführern vorkommen, und dass so ungeheuer schwere Fälle sich ereignet haben.

Wenn man dem Antrage Wirz entgegenkommen wollte, so müsste man hier eine ganz bedeutende Einschränkung machen. Es könnte sich nur darum handeln, dass man hier die Prüfung des Auges, des Ohres und einen kurzen allgemeinen Status verlangen würde. (**Wirz:** Das meine ich auch!) Die Prüfung des Auges und des Ohres, deren Wichtigkeit für die Sache evident ist, darüber brauche ich kein Wort zu verlieren, hat das Angenehme, dass man hier die Schäden in Zahlen fassen kann. Man kann den Visus und die Gehörschärfe direkt in Zahlen ausdrücken und hat deshalb ein bestimmtes Kriterium, das man anwenden kann. Darum wäre die Sache an sich technisch nicht schwierig. Wenn man aber das wollte, dann müsste auch eine dritte Rubrik gemacht werden, die einen allgemeinen Status ganz kurz festlegt bezüglich Alkoholismus, Epilepsie und myoper Veranlagung. Auch bei ganz schwacher Epilepsie z. B. kann ein Mensch für zwei oder drei Minuten oder vielleicht auch für einige Sekunden plötzlich bewusstlos werde und ein Unglück eintreten. Auch das ist ausserordentlich wichtig. Wenn man eine ärztliche Untersuchung wollte, so müsste sie praktisch mehr oder weniger auf diese drei Fälle beschränkt sein und müsste sich so auswirken, dass der Bundesrat ein

Reglement nach dieser Richtung aufstellt, und ein bezügliches Formular abgibt.

Also der Antrag Wirz hat seine Berechtigung. Darüber besteht gar kein Zweifel. Wenn man gestern vom Schutze der Strasse gesprochen hat, so muss hier dem Antrage Wirz Folge gegeben werden, also in stark eingeschränkter Weise und es müsste ihm ungefähr diese Interpretation gegeben werden, die ich ihm jetzt zuteil habe werden lassen.

Ullmann: Der Antrag des Herrn Wirz hat in der Tat, wie Herr Brügger schon ausgeführt hat, etwas Bestechendes an sich. Ich wollte eigentlich vom rein medizinischen Standpunkte aus in zustimmendem Sinne votieren. Aber ich habe doch einige Bedenken, namentlich nach dem Votum des deutschen Referenten. Ich habe einige Bedenken über den ärztlichen Befund in einer solchen Totalität. Ich habe Bedenken über die postulierte Untersuchung aller Automobilisten, und zwar aus dem Grunde, weil ich glaube, dass das, wenn es von unserer Seite beantragt wird, mehr oder weniger als Geschäft ausgelegt werden könnte. Ich vermute das namentlich, nachdem Herr Walther mit einer so grossen Reservatio mentalis über unsere Zeugnisse gesprochen hat. Ich habe mit Vergnügen konstatiert, dass er, seit er selbst zu unserer Gilde gehört, ausgezeichnet in die medizinische Mentalität sich eingelebt hat. (Heiterkeit.) Ich glaube auch, es würde als überflüssige Belastung empfunden, wenn jeder eine komplette Untersuchung durchmachen und sich derselben unterziehen müsste. Aber ich gehe hier mit Herrn Brügger einig: Ein guter Kern liegt in dem Antrage Wirz und diesen Kern möchte ich herauschälen. Für Berufschauffeure, und nur für diese wäre eine Spezialuntersuchung indiziert, wenigstens über Seh- und Hörvermögen, kurz über Auge und Ohr. Die Berufschauffeure sind in einem ganz anderen Masse in Funktion, als die andern Automobilfahrer, z. B. die Privatautomobilisten. Die Berufschauffeure sind sozusagen Tag und Nacht in Tätigkeit. Es ist ihr Beruf und für diese Kategorie der Berufschauffeure dürfte eine Prüfung des Sehvermögens und des Hörvermögens verlangt werden. Ganz ähnlich wie das bei der Eisenbahn der Fall ist. Dass die Sehkraft eine gute sein soll, ist a priori einleuchtend, auch über die Farbenblindheit sollte man doch orientiert sein, wenigstens bei Berufschauffeuren. Auch die Beziehungen des Hörvermögens zur Automobilführung müssen berücksichtigt werden. Nicht nur der völlige Ausfall der Funktion des Gehörorganes, sondern auch ein erheblicher Grad der Schwerhörigkeit bringt Gefahr für die Automobilführung, wie wir bei einigen Prozessen dies erfahren konnten. Man sagt, dass für den Automobilführer das Hörvermögen ungleich weniger wichtig sei, als ein intaktes Sehvermögen. Aber die Erfahrung hat gezeigt, dass eine erhebliche Schwerhörigkeit den Passantenverkehr entschieden gefährdet. Der Automobilfahrer soll doch akustische Signale percipieren können, die besonders bei Strassenkreuzungen abgegeben werden müssen. Ebenso soll er auch das Signal eines nachfahrenden Wagens vernehmen können. Speziell für den zunehmenden Verkehr im Gebirge ist ein gutes Hörvermögen absolut notwendig, weil infolge der starken Biegungen in den Alpenstrassen die Wagen nicht optisch wahrgenommen werden und dies nur durch die Signale geschieht.

Im weitem ist zu sagen, dass die Kontrolle des eigenen Motors notwendig ist, um konstatieren zu können, ob irgend ein Defekt am Motor besteht. Ich meine also, es ist nicht unangezeigt, ein intaktes Gehörvermögen vom Berufschauffeur zu verlangen, wie auch ein gutes Sehvermögen.

Um zum Schlusse zu kommen, meine ich, die Frage ist der Prüfung wert, ob nicht Berufschauffeure auf Seh- und Hörvermögen untersucht werden sollen. Aber meine Ansicht geht dahin, dass dieses Postulat auf dem Verordnungswege gelöst werden, dass es in der Verordnung festgelegt werden kann und nicht ins Gesetz aufgenommen werden muss.

Präsident: Sie stellen also keinen Antrag. Der Antrag des Herrn Dr. Brügger, der ausgeteilt worden ist, ist zurückgezogen.

Wirz: Nur ein Wort zu dem Vorschlage meines Vorredners, die Sache in der Verordnung zu regeln und auf die Berufsfahrer zu beschränken. Da kann ich mich nicht einverstanden erklären. Die Herrenfahrer sind eine Gefahr für die Strasse, so gut wie die Chauffeure. Es rechtfertigt sich unbedingt nicht, von dem alten Sprichwort abzugehen: «Die Herren sollen bei den Bauern liegen.»

Hingegen erkläre ich mich einverstanden mit der Definition des ärztlichen Befundes, wie Herr Dr. Brügger ihn vorgeführt hat: Beschränkung auf Gesicht, Gehör und, ich möchte beifügen, auf Gebrauch der Glieder. Denn es scheint mir sehr wichtig zu sein, dass man zwei gesunde Hände und zwei gesunde Füße hat; das ist für das Lenken und Bremsen absolut nötig. Ich möchte, wie bereits ausgeführt, diese Prüfung nicht schikanös vorgenommen wissen, sondern nur beschränkt sehen auf das, was für die Führung des Wagens wichtig ist. Ich empfehle Ihnen nochmals Annahme meines Antrages.

M. Calame, rapporteur français de la commission: La discussion qui vient de se produire et particulièrement l'argumentation de M. Wirz ne m'ont pas fait changer d'opinion. J'estime que la proposition de M. Wirz va trop loin et qu'elle serait la source de tracasseries que la loi ne doit pas favoriser. D'ailleurs les explications de deux spécialistes, MM. les Dr. Brügger et Ullmann, corroborent l'avis de la commission.

Nous reconnaissons que l'ordonnance d'exécution peut, du reste, introduire sur ce point un certain nombre de précisions.

Dans ces conditions, je vous demande à nouveau de repousser la proposition de M. Wirz.

Walther: Ich möchte nur gegenüber Herrn Kollega Dr. Brügger feststellen, dass ich nicht die ärztlichen Zeugnisse in ihrer Totalität gemeint habe, sondern dass ich nur dem Gedanken Ausdruck geben wollte, dass man den ärztlichen Zeugnissen nicht immer, oder sogar leider recht häufig nicht, vollstes Vertrauen entgegenbringen könne.

Was nun die Ausführungen des Herrn Kollega Wirz anbelangt, möchte ich nur sagen, dass ich auch nach dem, was ich nun seither gehört habe, nicht die Auffassung bekommen habe, dass sein Antrag das Richtige trifft. Ich habe nach wie vor die Meinung, dass er zu weit führt und dass sich daraus eine Reihe von

Komplikationen ergeben können, welche eventuell sogar zu Schikanen führen würden. Aber ich teile die Auffassung, dass es im Sinne der Ausführungen der beiden Herren Aerzte angezeigt sei, vielleicht noch gewisse sichernde Bestimmungen in der angegebenen Richtung aufzustellen. Es besteht aber die Möglichkeit, dies in der Vollziehungsverordnung zu tun. Wir empfehlen Ihnen daher die Annahme unseres Vorschlages und die Ablehnung des Antrages Wirz, in der Meinung, dass die Vollziehungsverordnung dann den Anregungen der Herren Dr. Brügger und Dr. Ullmann Rechnung tragen sollen.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag der Kommission	51 Stimmen
Für den Antrag Wirz	28 Stimmen

Art. 9.

Antrag der Kommission.

Kontrolle.

¹ Ausweis und Fahrzeug können jederzeit von den zuständigen kantonalen Behörden kontrolliert werden.

² Die Ausweise sind bei jeder Fahrt mitzuführen.

Proposition de la commission.

Contrôle.

¹ Les autorités cantonales compétentes ont le droit de contrôler en tout temps le permis et le véhicule.

² En course, le conducteur doit être muni du permis de conduire et du permis de circuler.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Sous une forme plus claire et plus méthodique, à notre appréciation, les deux alinéas que nous vous proposons coordonnent des dispositions contenues dans le projet du Conseil fédéral, adopté par le Conseil des Etats.

La première phrase de l'article adopté par le Conseil des Etats dit: «Le véhicule ainsi que les permis peuvent être contrôlés en tout temps.» Il ne nous paraît pas que cette expression traduise exactement ce qu'on a voulu dire. En effet, on veut donner aux organes cantonaux la faculté ou mieux le droit de contrôler en tout temps le permis et le véhicule. Nous le disons d'une façon précise à l'alinéa premier de l'article que nous vous proposons: «Les autorités cantonales compétentes ont le droit de contrôler en tout temps le permis et le véhicule.» L'alinéa deux est le corollaire naturel de la disposition introduite à l'alinéa premier: «En course, le conducteur doit être muni du permis de conduire et du permis de circuler.» Ceci va de soi en quelque manière; pour que le contrôle puisse se faire, il faut évidemment que le conducteur, alors qu'il est en course, soit muni de ses deux permis.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Die Kommission beantragt Ihnen, Art. 9 der ständerätlichen Vorlage durch die Fassung des Art. 3, Abs. 1, der bundesrätlichen Vorlage zu ersetzen: «Ausweis und Fahrzeug können jederzeit von der zuständigen kantonalen Behörde kontrolliert werden.» Wenn die Kontrolle in schikanöser Weise gehandhabt werden sollte, so wäre ja ein Beschwerde-

recht an den Kanton und Bund gewährleistet. Die Notwendigkeit, dass jeder Führer die Ausweise immer mit sich führen muss, liegt auf der Hand, einmal der Kontrolle wegen, dann aber auch speziell deshalb, um bei Unfällen allfällig notwendige Erhebungen betreffend Identität, Versicherung usw. sofort anstellen zu können.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 10.

Antrag der Kommission.

Entzug der Ausweise.

¹ Der Verkehrsausweis ist durch die Behörde des Kantons, in dem der Halter den Wohnsitz hat, zu entziehen, wenn das Fahrzeug den aufgestellten Vorschriften nicht mehr entspricht oder wenn die Versicherung aussetzt.

² Der Führerausweis ist durch die Behörde des Wohnsitzkantons zu entziehen, wenn Ausschlussgründe nachträglich bekannt werden oder eintreten.

³ Er kann zeitweilig oder dauernd entzogen werden, wenn der Führer Verkehrsvorschriften schwer verletzt oder wiederholt übertreten hat.

⁴ Die zuständigen Behörden der andern Kantone sind berechtigt, bei derjenigen des Wohnsitzkantons den Entzug der Ausweise zu beantragen.

⁵ Ueber den Entzug eidgenössischer Ausweise entscheidet die zuständige eidgenössische Amtsstelle, sei es von sich aus, sei es auf Antrag einer kantonalen Behörde.

Proposition de la commission.

Retrait des permis.

¹ Le permis de circuler est retiré par l'autorité compétente du canton où le détenteur a son domicile, lorsque l'automobile ne répond plus aux conditions requises ou lorsque l'assurance vient à cesser.

² Le permis de conduire est retiré par l'autorité du canton où le porteur a son domicile, si des circonstances qui en eussent empêché l'octroi viennent à être connues ou se produisent après la délivrance du permis.

³ Il peut être retiré, temporairement ou définitivement, si le porteur a contrevenu d'une manière grave ou à répétées reprises aux prescriptions concernant la police de la circulation.

⁴ Les autorités compétentes des autres cantons ont le droit de proposer au canton de domicile le retrait des permis.

⁵ L'autorité fédérale compétente statue sur le retrait des permis fédéraux soit de son chef soit sur la proposition de l'autorité cantonale.

M. Calame, rapporteur français de la commission: La délivrance du permis de circuler et du permis de conduire est subordonnée aux conditions posées dans les articles précédents. Il est naturel que, dès le moment où ces conditions ne sont plus remplies, le permis soit retiré.

Le permis de circuler sera retiré lorsque l'automobile n'a plus les qualités assurant un fonctionnement sûr ou, pour employer une expression qui nous paraît plus nette, lorsque l'automobile ne répond

plus aux conditions requises, ou lorsque l'assurance vient à cesser.

Le permis de conduire peut être retiré dans plusieurs cas qui sont ici énumérés. Tout d'abord, le permis de conduire est retiré si les circonstances qui en avaient empêché l'octroi viennent à être connues ou se produisent après la délivrance du permis. Il peut arriver, en effet, qu'un permis soit délivré ensuite d'indications erronées. Si, après que le permis a été délivré, on constate qu'il y a eu erreur le retrait d'impose.

Le second cas est énoncé à l'al. 3: « Le permis peut être retiré, temporairement ou définitivement, si le porteur a contrevenu d'une manière grave ou à répétées reprises aux prescriptions concernant la police de la circulation. » On prévoit aussi le cas d'un permis délivré par un canton et dont le détenteur se serait fixé depuis lors dans un autre canton. Les autorités compétentes de ce canton ont le droit de proposer le retrait du permis.

Enfin, en ce qui concerne les permis fédéraux, c'est l'autorité fédérale qui les retire. Elle les retire soit de son chef, soit sur la proposition de l'autorité cantonale.

Le comité d'action de l'Union des intéressés à la législation suisse sur la circulation routière voit une menace grave et un danger dans le fait que le permis de conduire peut être retiré au possesseur qui a contrevenu « à répétées reprises » aux prescriptions concernant la police de la circulation. Les raisons invoquées par ce comité d'action sont de celles qui précisément doivent engager le Conseil à maintenir le membre de phrase incriminé.

Que dit ce comité d'action? Ceci: « Or, combien facilement arrive-t-il, même à un conducteur éprouvé, qui ne fait courir aucun risque aux autres usagers de la route, de heurter les barrières étroites de la loi et des ordonnances », — quand encore il ne heurte que ces barrières-là! — « et de commettre des infractions qui, dans les autres domaines de la vie pratique ne tomberaient sous le coup d'aucun règlement. » Mais nous ne sommes précisément pas ici dans le domaine ordinaire de la vie pratique; il s'agit de la législation spéciale concernant la législation des automobiles. « Cette menace de retrait du permis, continue le comité d'action, pour contraventions répétées de nature si légère soient-elles, qui risque de priver le conducteur de son gagne-pain est disproportionnée et néglige totalement la relation de cause à effet entre l'infraction et les dangers qui résultent pour le public, relation qui devrait, en l'espèce, être plus déterminante. »

Je prétends que l'automobiliste qui contrevient à répétées reprises aux règles de la circulation fait la démonstration précisément ou qu'il n'a pas le sang-froid nécessaire pour conduire ou que, systématiquement, il pratique le mépris des règles de la circulation. Il constitue de ce fait un véritable danger pour la sécurité publique et des mesures de rigueur doivent pouvoir le frapper. La disposition incriminée figure d'ailleurs déjà dans l'arsenal de nos lois; elle est inscrite à l'art. 16 du concordat intercantonal et je ne sache pas que son application ait jamais donné lieu à des abus; parce que les cantons en usent avec modération et même avec mansuétude. Mais la menace est salutaire. Il serait imprévoyant d'y renoncer. Si, d'ailleurs, on craint la sévérité excessive

des autorités cantonales, il y a toujours une possibilité de recours, selon la disposition de l'art. 13. Pour ces motifs, je vous recommande l'adoption de l'art. 10 avec le maintien de la disposition attaquée par le comité d'action pour la législation routière.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Gedanke des Art. 10 ist vorerst der, dass für ein Fahrzeug, wenn es nicht mehr die nötige Sicherheit bietet, oder wenn sich herausstellt, dass der Führer disqualifiziert ist, die daherigen Ausweise entzogen werden sollen. Diese Disqualifikation kann darin bestehen, dass sich bei ihm gewisse Gebrechen zeigen oder dass er die bestehenden Vorschriften wiederholt verletzt hat.

Zwischen dem Text des ständerätlichen und uneres Kommissionsantrages besteht in Abs. 1 der Unterschied, dass wir vorschlagen zu sagen: Der Entzug soll erfolgen, « wenn das Fahrzeug den aufgestellten Vorschriften nicht mehr entspricht », während der Ständerat vorschlägt zu sagen: « ... wenn das Fahrzeug die Eignung zum sicheren Fahren nicht mehr besitzt. » Unser Antrag geht wohl noch etwas weiter und umfasst auch andere Fälle, als der Ständerat vorgesehen hat. Der Entzug ist vorzunehmen durch die zuständige Bewilligungsbehörde, d. h. die Behörde des Wohnsitzes des Halters in dem betreffenden Moment. Es ist auch vorgesehen, dass die Behörden sich gegenseitig aufmerksam machen sollen auf Gründe, welche die Entziehung der Ausweise rechtfertigen. Speziell ist dann auch vorgesehen, dass der Entzug stattzufinden hat, wenn eine Versicherung aufhört; denn es soll ein Automobil die Strasse nur so lange befahren dürfen, als tatsächlich die Versicherung vorhanden ist.

In der Kommission war die Anregung gemacht worden, dass gegenüber Berufschaffeuern der Ausweisentzug nur durch gerichtliches Urteil platzgreifen solle. Es war dies auch ein Postulat der Organisationen der Chauffeure. Man kam aber nach längerer Beratung und Prüfung einstimmig zu der Meinung, dass es gerade im Interesse der Chauffeure gelegen sei, wenn der Entzug durch die Administrativbehörde vollzogen und nicht dem gerichtlichen Urteil überlassen wird. Ein Administrativentscheid ist auch viel rascher und leichter zu korrigieren, als ein Urteil. Zudem liegt ja diese Entscheidung in den Kantonen regelmässig in der Hand der Regierung, die doch sicher für eine gerechte und wohlwollende Erledigung ebensoviel Garantie bieten als irgend ein Einzelrichter. Namentlich aber wird durch diese Regelung mehr Einheitlichkeit geschaffen. Man denke z. B. an den Kanton Bern. Der hat meines Wissens etwa 30 Gerichte; während im Kanton Bern nach dieser Regelung der Entzug durch den Regierungsrat, also eine einheitliche Behörde erfolgen sollte, müsste es nach der andern Anregung durch die 30 verschiedenen Gerichte geschehen, was zweifelsohne die Einheitlichkeit der Behandlung der Sache sehr stören würde.

Nun hat der Verband der Strasseninteressenten hier den Antrag gestellt, es möchten in Abs. 3 die Worte « oder wiederholt » gestrichen werden. Das hat die Meinung, dass der Entzug des Führerausweises nur dann platzgreifen soll, wenn die Verkehrsvorschriften schwer verletzt worden sind. Es könnte also ein Führer, der fast täglich die Vorschriften übertritt, der fortgesetzt bestraft werden muss, der

ein Sündenregister aufweist, das ganze Büchlein füllen könnte, fortgesetzt im Besitze seines Führerausweises bleiben, weil diese Uebertretungen nicht gerade als schwere Verletzungen angesehen werden. Aber man muss doch sagen, dass ein Führer, der sich um die bestehenden Vorschriften wenig kümmert, sich fortgesetzt leichtfertig darüber hinwegsetzt, ein ganzes Sündenregister sich auf den Hals lädt, nicht die nötige Gewähr bietet, um im Besitze des Führerausweises zu bleiben. Gerade bei einem solchen Führer, der eine Unmasse solch kleiner Delikte auf dem Buckel hat, ist zu riskieren, dass er gelegentlich auch eine schwere Verletzung sich zu Schulden kommen lassen wird. Als Warnung und als Merk's Marx für die Beobachtung der Vorschriften soll hier also stehen bleiben, dass eine gehörige Anzahl von leichtern Verfehlungen zum Entzug des Ausweises führen kann. Ich weiss wohl, dass sich dieser Antrag weniger gegen die Berufschaffeuere richtet als gegen die sogenannten Herrenfahrer. Das leichte Vergehen spielt speziell in den Kreisen der Herrenfahrer eine geringe Rolle. Man nimmt es nicht so genau, weil man in der Lage ist, die Bussen zu bezahlen. Aber gerade nach dieser Richtung soll eine Warnungstafel aufgerichtet werden, dass eine grössere Anzahl leichter Vergehen zum Entzuge des Führerausweises führen kann.

Ich empfehle Ihnen Beibehaltung des Vorschlages der Kommission..

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 11.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

(Die Abänderung berührt nur den französischen Text.)

Proposition de la commission.

Apprentissage.

¹ Les courses d'apprentissage ne peuvent avoir lieu qu'avec de véhicules au bénéfice d'un permis de circuler et en compagnie d'une personne munie du permis de conduire et qui assume en droit la responsabilité.

² Les personnes qui font métier d'enseigner la conduite des automobiles, doivent être au bénéfice d'une concession délivrée par l'autorité du canton de leur domicile.

M. Calame, rapporteur français de la commission: L'art. 11 trouve sa justification dans sa rédaction même. Il traite la question des courses d'apprentissage. Il va de soi qu'elles ne peuvent avoir lieu avec des véhicules pour lesquels n'existerait pas le permis de conduire. De même, elles doivent être faites sous la conduite et la direction d'un détenteur du permis de conduire. Nous prévoyons, d'autre part, que les personnes qui font métier d'enseigner la conduite des automobiles doivent être au bénéfice d'une concession.

Dans le texte français, nous avons apporté une légère modification de rédaction. C'est une question de forme, simplement.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Art. 11 enthält die Vorschriften über die Fahrten zu Lehrzwecken. Sie bedürfen keiner näheren Begründung.

Der zweite Absatz enthält die Vorschrift, dass für die Ausübung des Berufes als Fachlehrer eine Konzession des Wohnsitzkantons notwendig sei. Man kann über den Wert der Bestimmung im guten Treuen verschiedener Meinung sein. Wer einen Führerausweis verlangt, muss sich ja über seine Qualifikation durch eine Prüfung vor kantonalen Experten ausweisen. Wie und bei wem er seine Ausbildung erlangt hat, kann schliesslich gleichgültig sein. Herr Dr. Brügger hat vorhin einen Satz eines österreichischen Professors zitiert, dem eine gewisse Berechtigung auch für diesen Fall nicht abgesprochen werden kann. Es fällt aber auch nicht jedem Kanton ohne weiteres leicht, Automobilfachlehrerprüfungen abzunehmen. Der eine oder andere Kanton wird eventuell auf die Mithilfe oder Aushilfe anderer Kantone angewiesen sein. Kleine Kantone können sich wohl kaum eine solche besondere Fachlehrerprüfungs-Kommission erlauben.

Andererseits muss aber doch gesagt werden, dass die Ausbildung der Automobilführer sich auf der Strasse vollziehen muss. Wer mit Schülern auf der Strasse verkehrt und ihnen dort die nötigen Kenntnisse und praktische Ausbildung beibringen will, der bedarf ganz gewiss einer besonderen Befähigung, und man kann nicht wohl zugeben, dass der erste beste Chauffeur sich als Fachlehrer ausgibt und mit seinen Schülern auf der Strasse seine Lehr- und Belehrungsfahrten vornimmt, eventuell bei ungenügender praktischer Ausbildung den Strassenverkehr gefährdet. Er soll sich über den Besitz der notwendigen Eigenschaften entsprechend ausweisen müssen. Unter diesem Gesichtspunkte lässt sich ohne Zweifel eine Prüfung für Fachlehrer sehr wohl motivieren. Wir stehen ja überhaupt im Zeitalter der Prüfungen. Wenn man sogar von jedem Tanzlehrer eine Prüfung verlangt, so dürfte wohl in vermehrtem Masse auch eine Prüfung für Automobilfachlehrer verlangt werden, denen ja wohl im Hinblick auf die öffentliche Strassensicherheit eine ganz andere Bedeutung zu kommt als dem Tanzlehrer für seine Betätigung im geschlossenen Lokal.

Ich meine also, Sie sollten dem Vorschlage unserer Kommission zustimmen und diese Fachlehrerprüfung beibehalten.

Ueber die besonderen Ausweise für Probefahrten werden wir späten noch zu sprechen haben.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 12.

Antrag der Kommission.

Bundesautomobile.

¹ Die Eidgenossenschaft kann für ihre Dienstautomobile eidgenössische Verkehrsausweise und für die Führer solcher Fahrzeuge eidgenössische Führerausweise ausstellen.

² Die Prüfungen kann sie durch eigene Organe vornehmen lassen oder kantonalen Organen zuweisen.

Proposition de la commission.**Automobiles fédéraux.**

¹ La Confédération peut délivrer des permis fédéraux de circuler pour les automobiles à son service et des permis fédéraux de conduire pour les conducteurs de ces véhicules.

² Elle peut faire procéder aux examens par ses propres organes ou en charger des organes cantonaux.

M. **Calame**, rapporteur français de la commission: A la forme quelque peu absolue du premier alinéa de l'art. 12, nous substituons une rédaction moins impérative et disons: «La Confédération peut délivrer des permis fédéraux de circuler.» Notre intention n'est pas, par là, de contester à la Confédération de droit de délivrer des permis pour les voitures fédérales. Nous lui réservons seulement la possibilité, si elle le juge à propos, de se soumettre à la règle commune.

Quant au deuxième alinéa, nous reproduisons l'idée du projet sous une forme un peu différente en disant que la Confédération peut faire procéder aux examens par ses propres organes ou en charger des organes cantonaux.

Ainsi la Confédération, si elle juge à propos de ne pas désigner partout des experts pour son seul service, pourra confier les examens de ses candidats aux experts cantonaux.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Bund verlangt für sich das Recht, seinen eigenen Automobildienst auch nach eigenem Ermessen regeln zu können. Dementsprechend will er für seine Wagen eigene Verkehrsausweise und für seine Führer eigene Führerausweise. Man wird das rein konsequenterweise zugestehen müssen. Art. 12 braucht sonst keine nähere Begründung.

Ich mache nur darauf aufmerksam, dass unsere Kommission gegenüber dem ständerätlichen Text eine kleine Abänderung vorschlägt. Wir sind der Meinung, dass es vorteilhafter ist, wenn es heisst, «die Eidgenossenschaft kann besondere Ausweise», statt, wie der Ständerat sagt, «die Eidgenossenschaft stellt aus etc.» Auch im zweiten Absatz wird eine ganz unwesentliche redaktionelle Aenderung vorgeschlagen.

Angenommen. — *Adopté.*

*Art. 13.***Antrag der Kommission.****Beschwerderecht.**

¹ Gegen die Verweigerung oder den Entzug des Verkehrs- oder eines Führerausweises, oder gegen die Ablehnung des Antrages einer kantonalen Behörde bei derjenigen des Wohnsitzkantons auf Entzug des Verkehrs- oder des Führerausweises, kann in 30 Tagen von der Eröffnung des Entscheides an beim Bundesrat schriftlich Beschwerde erhoben werden.

² Der Bundesrat kann der Beschwerde aufschiebende Wirkung verleihen.

³ Die Entscheidung des Bundesrates über die Beschwerde ist endgültig.

Proposition de la commission.**Recours.**

¹ Il y a recours au Conseil fédéral contre les décisions portant refus ou retrait du permis de circuler ou du permis de conduire, ou rejetant la demande faite par une autorité cantonale à l'autorité du canton de domicile ou à l'autorité fédérale compétente en vue du retrait du permis de circuler ou du permis de conduire. Le recours doit être adressé par écrit dans les trente jours à compter de la notification.

² Le Conseil fédéral peut attribuer au recours l'effet suspensif.

³ Le Conseil fédéral tranche le recours souverainement.

M. **Calame**, rapporteur français de la commission: Les décisions portant refus ou retrait du permis sont susceptibles de recours au Conseil fédéral. Pour des raisons d'équité, la commission a étendu ce droit de recours dans ce sens que même certaines décisions relatives au retrait de permis fédéraux seront sujettes à réforme. Quant au délai de recours prévu à 10 jours, il a été porté à 30 jours par souci d'harmonie, le terme de 30 jours étant généralement admis dans la législation fédérale pour les causes analogues.

A titre personnel, et non point comme rapporteur de la commission, je tiens à déclarer qu'à mon sens l'art. 13 est un luxe inutile. La patrie, ni le monde des automobilistes ne seraient en péril si l'on s'en remettait aux cantons du soin de trancher souverainement en cette matière. Et l'on éviterait d'encombrer la table déjà suffisamment chargée du Conseil fédéral. Sans que je veuille inciter le Conseil à biffer l'art. 13, je me réserverais de me prononcer pour cette suppression si quelque membre du Conseil avait l'heureuse idée de la proposer.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: In Art. 13 schlagen wir eine kleine redaktionelle Abänderung vor. Sie ergibt sich ohne weiteres aus der Vergleichung der beiden Texte. Der Kommissionsantrag geht entgegen dem Ständerate dahin, die Frist zur Beschwerde auf 30 Tage statt auf 10 Tage festzusetzen. Dies geschieht im Interesse der Fristenvereinheitlichung in verschiedenen Gesetzen.

Persönlich würde ich Ihnen vorschlagen zu sagen «innert 30 Tagen». «In 30 Tagen» ist in der Gesetzesprache irreführend und direkt unrichtig. «In 30 Tagen» heisst nach allgemeinem Sprachgebrauch und speziell nach der Gesetzessprache nach Ablauf von 30 Tagen. Das ist aber nicht der Sinn der Bestimmung. Es muss heissen «innert 30 Tagen» oder innerhalb 30 Tagen, d. h. vor Ablauf von 30 Tagen. Das ist dann Sache der Redaktion.

Es ist noch darauf hinzuweisen, dass es für solche Beschwerden kein Rekursrecht an die Bundesversammlung gibt. Sonst ist hier nichts zu bemerken.

Angenommen. — *Adopté.*

*Art. 14.***Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Beschlusse des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

M. Calame, rapporteur français de la commission: L'art. 14 fixe le régime pour les automobiles et les conducteurs étrangers qui ne sont pas dispensés par une convention internationale de se procurer des permis. Les permis de ce genre doivent être demandés à l'autorité cantonale compétente. Le Conseil fédéral a la faculté de déterminer les cas dans lesquels il peut être fait abstraction de l'obtention d'un permis, moyennant production d'un permis étranger de circuler ou de conduire.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Im Art. 14 werden zum erstenmal Bestimmungen für die Regelung des internationalen Verkehrs aufgeführt. Es handelt sich dabei wesentlich um den Anschluss an die getroffenen internationalen Abmachungen, die speziell der Erleichterung des Fremdenverkehrs dienen. Besondere Schwierigkeiten liegen da nicht vor, sie werden sich erst einstellen, wenn es sich um die Regelung der Haft- und Versicherungspflicht handelt. Sie haben ja gestern bei der Eintretensdebatte gehört, welche Bedenken nach dieser Richtung geltend gemacht werden. Wir werden später noch auf diese Sache zu sprechen kommen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 15.

Antrag der Kommission. Internationale Ausweise.

Zur Ausstellung von internationalen Verkehrs- und Führerausweisen sind die kantonalen, für die Bundesautomobile die eidgenössischen Bewilligungsstellen zuständig.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

(La modification ne concerne que le texte allemand.)

M. Calame, rapporteur français de la commission: Le certificat international de route est institué par la convention internationale relative à la circulation des automobiles, du 11 octobre 1909. L'art. 15 précise que ces certificats internationaux de route sont délivrés par les autorités des cantons, sauf l'exception que les autorités de la Confédération délivrent les permis pour les automobiles fédéraux.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: In Art. 15 handelt es sich um eine Selbstverständlichkeit. Redaktionell ist zu bemerken, dass das Wort « und » als überflüssig gestrichen ist.

Angenommen. — *Adopté.*

Zweiter Abschnitt.

Verkehrsvorschriften.

Art. 16 und 16 bis.

Betriebssicherer Zustand.

¹ Das Automobil ist für den Gebrauch in betriebs-sicherem Zustande zu erhalten.

^{1bis} Die Sicherheit des Verkehrs darf nicht durch Uebermüdung des Automobilführers gefährdet werden.

Proposition de la commission.

Garanties de sécurité.

¹ Les automobiles ne doivent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement.

^{1bis} La sécurité de la circulation ne doit pas être compromise par le surmenage du conducteur de l'automobile.

Antrag Wirz.

Art. 16bis. Die Sicherheit des Verkehrs darf nicht durch Uebermüdung des Automobilführers gefährdet werden. Der Führer darf das Fahrzeug während eines Kalendertages nicht länger als 10 Stunden lenken. Nach dieser Arbeitsleistung ist ihm eine Ruhezeit von 8 aufeinanderfolgenden Stunden einzuräumen.

Proposition Wirz.

Art. 16bis. La sécurité de la circulation ne doit pas être compromise par le surmenage du conducteur. Celui-ci ne doit pas travailler plus de dix heures dans une journée. Son travail terminé, il lui sera accordé un repos ininterrompu de 8 heures.

Antrag Schmid-Oberentfelden.

Art. 16bis. Dem Führer sind innert dem Zeitraum von 14 Tagen mindestens zwei Ruhetage einzuräumen.

Amendement Schmid-Oberentfelden.

Art. 16bis. Tout conducteur doit pouvoir disposer de deux jours de congé chaque quinzaine.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Le chapitre 2 traite de la police de la circulation et sous l'art. 16 nous trouvons une disposition traitant de l'état d'entretien des automobiles. L'étiquette sous laquelle le Conseil des Etats a placé cette disposition nous paraît un peu étriquée. Le terme de «garanties de sécurité» auquel s'est arrêtée la commission nous paraît répondre plus exactement au contenu de l'article, surtout si l'alinéa 1bis admis par la majorité de la commission recueillait votre approbation.

Au premier alinéa, nous avons substitué à la formule quelque peu pesante du Conseil des Etats une rédaction qui nous paraît préférable et nous disons: «Les automobiles ne doivent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement.»

Quant à l'alinéa 1bis, il a été introduit ici pour donner une expression à l'idée exposée devant la commission, et accueillie avec sympathie de diverses parts, que la législation sur les automobiles ne peut pas ignorer la loi du juste repos.

Notre collègue, M. Wirz, ne s'est pas contenté de la formule générale et vague introduite à l'alinéa 1bis de l'art. 16. Il vous propose, pour donner un corps aux vœux dont la commission a entendu les échos, d'inscrire dans la loi un art. 16bis, dont la première phrase serait celle de l'alinéa 1bis et qu'il voudrait compléter par cette prescription: «Celui-ci (le conducteur) ne doit pas travailler plus de 10 heures dans une journée. Son travail terminé, il lui sera

accordé un repos ininterrompu de 8 heures. ». Vous êtes en présence, en outre, d'une proposition de M. Schmid-Oberentfelden qui propose d'ajouter que « Tout conducteur doit pouvoir disposer de deux jours de congé chaque quinzaine ». J'admets que c'est là une proposition additionnelle à celle de M. Wirz.

La majorité de la commission s'est persuadée que, même si elle avait été gagnée à la pensée humanitaire et sociale dont s'inspire l'art. 16bis elle ferait œuvre vaine de l'adopter et de le recommander. L'application d'une pareille disposition se heurterait à des impossibilités dans la pratique et les mesures de contrôle seraient inopérantes. En particulier, comment pourraient-elles dicter leurs lois aux propriétaires ou détenteurs d'automobiles qui conduisent eux-mêmes leur voiture? D'ailleurs, les maîtres de l'automobile contestent que le temps passé au volant soit la cause essentielle du surmenage: d'autres motifs multiples y contribuent davantage. La proposition de M. Wirz ne peut être agréée. On ne saurait même se faire grande illusion sur la partie du deuxième alinéa de l'art. 16 dont on a dénoncé le caractère purement décoratif, et ceci serait une raison pour les sceptiques de n'y pas faire objection.

La commission, tout en vous recommandant de repousser l'art. 16bis proposé par M. Wirz, vous engage à adopter la disposition quelque peu décorative, comme on a dit, du deuxième alinéa de l'art. 16.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Art. 16 enthält die allgemeine Vorschrift, dass jedes Automobil jederzeit in betriebssicherem Zustand erhalten werden muss. Eine Detaillierung der dahingehenden Vorschriften ist nicht gut möglich, die Konstruktionen wechseln je nach den Fortschritten der Technik. Die Betriebssicherheit kann wohl in der Vollziehungsverordnung dann noch etwas näher umschrieben werden, wobei jedoch auf den Zustand der Strassen und die Sicherheit der Fussgänger speziell Rücksicht zu nehmen sein wird.

Aus den Kreisen der Chauffeure ist das Begehren gestellt worden, es möchte auch die Arbeitszeit der Chauffeure gesetzlich geregelt werden. Diese Anregung ist von den beiden Kollegen, Herrn Wirz und Herrn Dr. Schmid aufgenommen worden. Der Gedanke fand in unserer Kommission eine durchaus sympathische Aufnahme. Es lässt sich gar nicht bestreiten, dass die Sicherheit des Automobilbetriebes ganz wesentlich von sicher fahrenden und speziell von nicht übermüdeten Führern abhängig ist. Die besten Verkehrsvorschriften nützen nichts, wenn übermüdete und zufolge der Uebermüdung unaufmerksam gewordene Führer in Betracht kommen. Die Kommission war deshalb der Meinung, dass eine entsprechende Bestimmung, wenn möglich im Gesetze Aufnahme finden sollte.

Die Meinungen gingen aber stark auseinander über die Form, in der diesem im Prinzip durchaus begründeten Gedanken Rechnung getragen werden sollte. Die Chauffeure hatten in ihrer Eingabe eine ganz genaue Regelung der Arbeitsdauer, der Freizeit und der Freitage im Gesetze selbst verlangt. Eine nähere Prüfung dieser Frage ergab aber, dass eine solch detaillierte Regelung ihre ganz besonderen Schwierigkeiten bietet. Einmal die Frage: Wie soll diese Sache hinsichtlich der Nichtberufschaffeurs geregelt werden. Der nicht als Berufsfachmann ausgebildete

Führer wird ohnehin sicherheitsgefährdender sein als der eigentliche Berufschaffeur, der eine gründliche Ausbildung erfahren und sich namentlich durch die fortgesetzte Uebung im Beruf noch eine vermehrte Sicherheit angeeignet hat. Die Gefährdung durch Nichtberufschaffeurs wird natürlich durch die Ermüdung noch wesentlich erhöht. Wie lässt sich aber nun für private Automobilbesitzer eine solche Vorschrift aufstellen, und wie lässt sich deren Beobachtung kontrollieren?

Dann ein Weiteres. Wie kann die stundenmässige Festlegung der Arbeitszeit für die Berufsfahrer durchgeführt werden? Wie lässt sich nach dieser Richtung die Kontrolle über die Innehaltung gewisser Arbeitsstunden durchführen? Es kann vorkommen, dass unter Umständen wenige Stunden genügen, um eine vollständige Uebermüdung herbeizuführen. Es kommt eben vielfach darauf an, wie und unter welchen Umständen gefahren wird. Wir haben daher die Meinung, dass eine schablonenmässige Festlegung der Arbeitszeit sich hier ebensowenig empfehlen dürfte wie eine Arbeitszeitschablone überhaupt. Wir stehen auf dem Standpunkt, es habe im allgemeinen jede Arbeitszeitschablone ihre Bedenklichkeiten und dass das, was man an dieser Arbeitszeitschablone überhaupt aussetzt, hier in ganz speziellem Masse zutrifft. Man kann der Meinung sein, dass für bestimmte Arbeiten sich Arbeitszeiten von ganz kurzer Dauer rechtfertigen, während für andere Arbeiten eine längere Zeit ebenso gerechtfertigt erscheint. Nun gerade hier Schablone anzuwenden, scheint uns nicht am Platze zu sein. Dagegen halten wir die Aufnahme einer allgemeinen Vorschrift des Inhaltes, dass die Sicherheit des Verkehrs nicht durch Uebermüdung des Automobilführers gefährdet werden darf, sei durchaus gerechtfertigt. Diese allgemeine Vorschrift trägt dem Gedanken, wie er von den Herren Wirz und Dr. Schmid aufgestellt worden ist, auch Rechnung, und ist ganz sicher nicht bloss eine dekorative theoretische Bestimmung. Diese allgemeine Vorschrift kann ihre Bedeutung haben bei der Feststellung der Verantwortlichkeit und bei der Bestrafung im einzelnen Fall. Die Garagebesitzer werden sich bei Unfällen der Verantwortlichkeit nicht entziehen können, wenn festgestellt werden kann, dass der Unfall aus Uebermüdung eines bei ihnen angestellten Chauffeurs erfolgt ist. Es wird also diese Vorschrift, ich wiederhole es, nicht bloss theoretische Bedeutung haben. Wir möchten Ihnen nicht den Antrag des Herrn Wirz und des Herrn Dr. Schmid auf eine Spezialisierung im Gesetze empfehlen. Das bedeutet aber nicht, dass man dem Gedanken an sich durchaus sympathisch gegenüberstehen kann. Die allgemeine Formulierung ist aber aus Rücksichten der praktischen Durchführung der Spezialisierung vorzuziehen.

Wirz: Mein Antrag geht dahin, den Antrag der Kommission zu präzisieren und weiterzuführen. Ich möchte gleich eingangs bemerken, dass ich das Wort « der Führer darf » ersetzen möchte durch « der Berufsführer darf das Fahrzeug während eines Kalendertages nicht länger als 10 Stunden lenken. Nach dieser Arbeitsleistung ist ihm eine Ruhezeit von acht aufeinanderfolgenden Stunden einzuräumen. »

Ich habe Ihnen schon gestern ausgeführt, dass mir die Fassung der Kommission zu vage ist, dass sie wohl einen Erkenntnissatz ausdrückt, aber uns durchaus

keine Garantien bietet, dass der Vorschrift nachgelebt wird. Die Arbeitszeitbedingungen des Führers gehören in das Kapitel der Strassensicherheit. Das Automobilgewerbe ist eine neue Institution und krankt an all den Fehlern, die neuen Institutionen überhaupt anhaften. Ich möchte hier einen kleinen Vergleich ziehen mit der Zeit, da das Maschinenzeitalter seinen Anfang nahm. Als die Maschinen die Handarbeit verdrängten, wurden sie durch den Betriebsinhaber Tag und Nacht ausgenützt. Die Maschine stellte ein Kapital dar und es musste arbeiten. Darum die durchgängige Arbeitszeit. Die Folge war entweder der Schichtenbetrieb oder dann in andern Fabriken, wo dieser Betrieb nicht durchführbar war, die überlange Arbeitszeit, die sich erwiesenermassen bis auf 18 Stunden erstreckte. Dazu kam eine ausserordentliche Ausbeutung der Arbeitskraft selber. Die männliche Arbeitskraft wurde durch die billigere Frauen- und Kinderarbeit ersetzt. Hier kannte der Betriebsinhaber ganz im allgemeinen kein Erbarmen. Wir wissen, dass ganze Gegenden infolge dieser überlangen Arbeitszeit degenerierten, dass schliesslich Menschenfreunde und Leute, denen das Staatswohl am Herzen lag, zum Aufsehen mahnten. Es kam dann die Zeit, wo das Gesetz einschreiten musste, um diese Auswüchse des *laissez faire, laissez aller* abzuschneiden. Es ist immer gefährlich, wenn das *laissez faire, laissez aller* zu lange dauert. Wenn wir den Autofahrern 100 km Geschwindigkeit erlauben, wenn wir zulassen, dass die Lastwagen mit 20 Tonnen die Strassen zermalmen, wenn wir nicht dagegen einschreiten, dass die Chauffeure Tag und Nacht fahren, dann ist es später ausserordentlich schwer, einschränkende Bestimmungen aufzustellen, um wieder vernünftige Zustände zu erhalten. Darum glaube ich, es sei jetzt die Zeit da, wo man sich überlegen soll, ob nicht von Gesetzes wegen diese Auswüchse, die bereits da sind, abgeschnitten werden können.

Im Taxametergewerbe ist es seit Jahren Regel, dass beim Uebergang von der Tag- zur Nachtschicht und umgekehrt die Chauffeure den sogenannten 24er machen, d. h. Tag und Nacht arbeiten. Das kommt sozusagen in allen Städten vor, wo diese Posten doppelt besetzt sind. Wo die einfache Besetzung die Regel ist, haben wir konstatierte Arbeitszeiten von 16, 18 und 20 Stunden. Es ist keine Seltenheit, dass Chauffeure drei Tage durchgehend Dienst machen, und zwar deshalb, weil die Verdienstmöglichkeit sie reizt und sie jede Vorsicht vergessen lässt. Wenn der Chauffeur sich selber schuldig macht in dieser Weise, so ist der Wageninhaber nicht weniger schuldig. Die Lohnzahlung besteht in verschiedenen Städten darin, dass ein geringer Barlohn ausbezahlt wird und dann 10 % Anteil an den Einnahmen vereinbart werden. Man sagte mir, in Lausanne und Genf würde überhaupt kein fester Barlohn ausbezahlt, die Einnahmen des Chauffeurs seien 15—20 % Anteil an den Fahrgeldern. Ist es da verwunderlich, wenn der Erwerbssinn des Chauffeurs aufgestachelt wird und dass sich Misstände zeigen, die zur Bedrohung der Strassensicherheit führen?

Im Transportgewerbe mit den Lastwagen sind die Umzugszeiten die allerschlimmsten, wo tatsächlich die krasseste Ausbeutung der menschlichen Arbeitskraft festgestellt werden kann. Das Fahrzeug muss ausgenützt werden, es muss Rendite zeigen und der Chauffeur macht mit, schon deswegen, um Trinkgeld

zu bekommen. Es wurde festgestellt, dass diese Chauffeure tagelang, zum Teil wochenlang nicht mehr nach Hause kommen, dass sie die wenigen Ruhestunden in den ersten besten Möbelwagen zubringen. Sie haben nicht mehr Zeit, sich zu Hause zu Bett zu legen. Ich könnte Ihnen ein Beispiel aus Luzern vorführen, wo ein Wageninhaber seine Chauffeure zwei Tage ununterbrochen fahren liess. Als schliesslich der eine reklamierte, er halte es nicht mehr aus, bekam er die Antwort: «Na nu, dann muss ich eben einen andern einstellen.» Wer in den Städten wohnt, aber auch an andern Orten, der weiss, dass schon morgens 4 Uhr die schweren Lastwagen durch die Strassen rasseln. Wenn ein schwerbeladener Lastwagen durch Winterthur oder Zürich fährt zu dieser Stunde, so kann man ziemlich sicher sein, dass er schon seit 3 oder 2 Uhr unterwegs ist. Die Transporte gehen auf ausserordentliche Entfernungen. Wenn ein Lastwagenführer, der morgens um 3 Uhr abfährt, wieder heimkommt, dann ist es gewöhnlich 10, 11 oder 12 Uhr nachts. Besonders in der Mühlenindustrie sind solche Misstände zu verzeichnen. Ich selber konnte sehen, wie morgens in aller Frühe aus dem Thurgau die hochbeladenen Wagen daherfahren. Mühlen im Kanton Freiburg und im Wallis fahren bis nach Genf und umgekehrt. Diese Fahrten auf sehr grosse Entfernungen nehmen die Arbeitskraft der Wagenführer in viel zu grossem Umfange in Anspruch.

Nun will ich nicht sagen, dass die Wageninhaber allein daran schuld tragen; es fällt ein grosser Teil der Schuld auch auf die Wagenführer. Der Erwerbssinn beider Kategorien, der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer gefährdet die Strasse. Das Schlimmste ist, dass diese Führer viel zu wenig organisiert sind, denn eine straffe Organisation unternimmt von selbst von sich aus den Angriff auf diese überlangen Arbeitszeiten. Der Vorschlag der Kommissionsmehrheit ist eine gewisse Gefahr für den Wageninhaber deswegen, weil, wie auch Herr Walther ausgeführt hat, schon in wenigen Stunden eine Uebermüdung durch die Art des Betriebes herbeigeführt werden kann. Das ist wohl auch der Grund, warum der Automobilverband auch diese geringen Schutzbestimmungen der Kommission ablehnt. In dieser Beziehung wäre ohne Zweifel eine Besserung da, wenn bestimmte Zahlen genannt würden. Sie sind ja bescheiden. Eine zehnstündige Arbeitszeit ist eine Arbeitszeit, die sich sehen lassen kann. Und eine achtstündige ununterbrochene Ruhezeit ist eine Notwendigkeit, wenn eben die Uebermüdung und damit die Gefährdung der Strasse nicht eintreten soll.

Noch immer, wenn man Schutzbestimmungen aufgestellt hat, haben gewisse Leute erklärt: Es ist ausserordentlich schwierig, sie durchzuführen; wir sind überhaupt gegen eine Schablonisierung! — Ja, meine Herren, das hört man immer. Aber die Mehrheit des Schweizervolkes ist wenigstens in dem Sinne für eine Schablonisierung; dass man die Leute nicht überfordere, dass man sie nicht übermüde, dass man sie nicht rücksichtslos ausbeute. Sie haben aus den diversen Abstimmungen gesehen, dass der vernünftige Schweizerbürger für eine vernünftige Arbeitszeit zu haben ist, auch wenn sie eine Schablone darstellt. Ich glaube also, die Schwierigkeiten in der Kontrolle können überwunden werden. Wir sind fest überzeugt, die Selbstkontrolle durch die Organisation biete die

beste Gewähr dafür, dass die billigen Zugeständnisse des Gesetzes auch gehalten werden.

Ich empfehle Ihnen im Interesse der Berufschaffere und der Strassensicherheit meinen Antrag zur Annahme.

Schmid-Oberentfelden: Ich habe einen Zusatzantrag zu dem Antrage 16bis unseres Kollegen Wirz gestellt. Es handelt sich hier in erster Linie um eine sozialpolitische Massnahme, um eine Massnahme, die darauf ausgeht, die Arbeitskraft des Einzelnen zu schonen. Ich weiss, dass das eidgenössische Parlament immer dann ein Verständnis für solche Massnahmen hat, wenn es die Herren selbst betrifft. Der heutige Rat bietet ein sprechendes Beispiel dafür, wie sich die Mitglieder des Parlamentes gegen allzugrosse Ueberarbeit schützen. Sie verlassen ganz einfach den Ratssaal und überlassen es einigen Wenigen, hier zu bleiben, um entweder ihre Privatgeschäfte im Saale zu besorgen oder den Verhandlungen zu folgen. Wir haben selbstverständlich ein Verständnis dafür, dass ein Präsident, der die Mitglieder allzusehr anstrengen will, durch die Mitglieder selber sabotiert wird. Es braucht infolgedessen keine sozialpolitischen Bestimmungen, um in diesem Saale in dieser Richtung zu wirken, sondern die Herren Kollegen haben dieses Verständnis selbst und setzen dieses Verständnis auch selbst in die Praxis um. (**Tobler:** Wer sitzt denn links von Ihnen?) Ich brauche diesen Zwischenruf nicht zu beantworten, weil meine Ausführungen in der Regel auf alle Fraktionen zutreffen (Heiterkeit).

Präsident: Ich danke Herrn Schmid für seine Konstatierung; ich hätte sie sonst selbst vorgenommen.

Schmid-Oberentfelden: Herr Präsident, ich habe gedacht, es sei besser, ich tue das selber. Ich habe diese Feststellungen machen müssen, weil ich damit sagen wollte, dass man das, was man sich selber nicht zumutet, auch anderen nicht zumuten soll.

Wir reden hier von der Arbeit der Berufschaffere. Ihre Arbeitszeit ist, wie Ihnen soeben Kollege Wirz gezeigt hat, in keiner Weise beschränkt, sondern der Willkür der Garagebesitzer, der Willkür des Unternehmers überlassen. Es ist ganz selbstverständlich, dass derartige Zustände in die heutige Zeit hinein in keiner Weise passen und dass ein Parlament, das irgend etwas auf Sozialpolitik hält, darüber Bestimmungen erlassen sollte.

Herr Kommissionspräsident Walther hat uns gesagt, dass die Berufschaffere eine detaillierte Regelung der Arbeitszeitverhältnisse, vor allem auch der Arbeitszeit, wünschen; dass aber die Kommission nicht über jene genialen Kräfte verfüge, um eine Lösung dieses verwickelten Problems beantragen zu können. Dies ist ausserordentlich bedauerlich; denn ich glaube, dass es weniger die mangelnde Kenntnis der Herren in der Kommission und des Bundesrates war, als vielmehr der mangelnde Wille, der dazu geführt hat, den Wünschen der Berufschaffere in dieser Richtung keine Rechnung zu tragen. Ich stelle infolge dieser Tatsache auch nicht auf Ihr Verständnis für sozialpolitische Massnahmen ab. Das wäre in diesem Rate vollständig unnütz. Sie würden

das gar nicht verstehen, weil Sie von ganz anderen Interessen beseelt sind.

Ich stelle bei der Begründung meines Antrages einzig und allein auf die Sicherheit des Publikums ab. Da haben Sie Verpflichtungen dem Lande gegenüber. Sie haben Verpflichtungen, dass in diesem Gesetze Massnahmen geschaffen werden, die möglichst sicher wirken. Kein vernünftiger Mensch wird behaupten, dass Chauffeure, die übermüdet sind, nicht betriebsgefährdend wirken. Es ist ganz selbstverständlich: Wenn ein Mann 24 Stunden hintereinander das Auto bedienen muss, ist er ohne weiteres unfähig, in einem bestimmten Moment gewisse Gefahren zu überblicken und ihnen rechtzeitig vorzubeugen. Wenn Sie hier keine einheitliche Regelung treffen, dann wird die Verantwortlichkeit nicht nur darin zu suchen sein, wie Herr Regierungsrat Walther ausgeführt hat, dass man schliesslich bei der Strafuntersuchung die verantwortlichen Garagebesitzer und Unternehmer neben dem Chauffeur straft, sondern im Grunde genommen liegt die Verantwortlichkeit bei Ihnen, dem Parlament, da Sie nicht eine Regelung treffen wollen, um diese Leute vor Uebermüdung zu schützen: Dadurch verleiten Sie sie quasi zur Betriebsgefährdung. Ich habe die Auffassung, dass man das Problem nicht oberflächlich betrachten soll, sondern dass man sich auf jeden Fall bewusst sein muss dessen, was wir dem Publikum an Vorbeugungsmassnahmen schuldig sind.

Wenn Herr Regierungsrat Walther darauf hingewiesen hat, es genüge ja, wenn man in Art. 16 die Bestimmung aufnehme, dass die Sicherheit des Verkehrs nicht durch Uebermüdung des Autoführers gefährdet werden dürfe, so ist das eine so allgemeine Bestimmung, falls keine nähere Präzisierung dieses Tatbestandes der Uebermüdung erfolgt, dass man damit nichts anfangen kann. Es ist ganz selbstverständlich, dass der Antrag Wirz in dieser Richtung eine gewisse Garantie bietet.

Ich möchte Ihnen nun noch einen Zusatzantrag stellen, der auch Ruhetage für die Berufschaffere vorsieht. Es kann sehr wohl vorkommen, dass in einer bestimmten Periode der Autoverkehr sehr stark ist und man infolgedessen die Chauffeure nicht nur fast Tag und Nacht beschäftigt, sondern dass man ihre Arbeitskraft wochenlang bis zum Zusammenbrechen in Anspruch nimmt. Das liegt selbstverständlich nicht im Interesse der betreffenden Chauffeure, aber noch weniger im Interesse des Publikums überhaupt. Wir stehen ja immer noch im Anfang des Automobilverkehrs. Bei zunehmendem Verkehr wird sich die Erkenntnis je länger desto mehr Bahn brechen, dass wir das Publikum schützen müssen vor den Gefahren der Uebermüdung derjenigen, die die Fahrzeuge zu leiten haben. Sie alle wissen, dass im Eisenbahnbetrieb heute ganz allgemein der Grundsatz eingeführt ist, möglichst tüchtige Leute zu haben und diese Leute nicht durch Uebermüdung zu einer Betriebsgefährdung zu veranlassen. Das Publikum hat durch die vielen Eisenbahnunglücksfälle etwas gelernt. Ich behaupte, dass die Gefahren beim Automobilverkehr ebenfalls gross sind, auch wenn die Zahl der Verunglückten jeweilen kleiner ist als bei Eisenbahnunglücksfällen. Es ist klar, dass bei den Unglücksfällen in der Regel die Uebermüdung eine Rolle spielt. Gegenüber dem Hinweis, dass auch der Alkoholenuss von Bedeutung sei, möchte ich sagen, dass es sehr oft vorkommt, wenn ein Chauffeur eine weite

Fahrt zu machen hat und er diese Fahrt in kurzer Zeit absolvieren soll, er dann irgendwo in einer Wirt- schaft hält und nicht imstande ist, ein richtiges Mahl einzunehmen und so dazu kommt, Alkohol zu kon- sumieren. Deshalb führt die Uebearbeitung zum Alkoholgenuss und die Betriebsgefährdung, die durch diesen Genuss entsteht, ist indirekt auf die Ueber- müdung zurückzuführen. Ich glaube, dass der schwei- zerische Nationalrat die Pflicht hat, die Frage ein- gehend zu prüfen und nicht in der oberflächlichen Weise zu behandeln, wie es hier geschehen soll. Sie würden sich nachher nicht davon freisprechen können, wenn die Automobilunfälle zunehmen (wie das tat- sächlich der Fall ist) Ihren Anteil bei der Zunahme dieser Betriebsunfälle beigetragen zu haben, dadurch, dass Sie keinen genügenden Schutz der im Automobil- wesen Tätigen im Gesetze schaffen. Ich glaube, dass das einer der wichtigsten Paragraphen des Gesetzes ist für den Schutz des Publikums. Wenn gestern das Recht der Strasse von Herrn Nationalrat Bopp pro- klamiert worden ist, glaube ich, muss man dafür sorgen, dass diese Strasse gesichert wird vor über- müdeten Leuten, die nicht mehr imstande sind über ihre ganze körperliche und geistige Fähigkeit zu ver- fügen, und im Momente der Uebermüdung ein Un- glück anrichten. Es ist eine Pflicht des Parlamentes, dass es in dieser Richtung etwas tut. Ich möchte Ihnen den Antrag Wirz und meinen Antrag zur An- nahme empfehlen.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommission	66 Stimmen
Für den Antrag Wirz	35 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	grosse Mehrheit
Für den Antrag Schmid	Minderheit

Art. 17.

Antrag der Kommission.

Beleuchtung.

Jedes Automobil muss vom Beginn der Dämme- rung an beleuchtet sein. Der Gebrauch von stark blendenden Lichtern in Orten mit öffentlicher Be- leuchtung ist untersagt.

Proposition de la commission.

Eclairage.

Tout automobile doit être éclairé dès la chute du jour. L'emploi de feux aveuglants est interdit dans les localités à éclairage public.

M. Calame, rapporteur français de la commission: L'opinion a été émise et elle est reprise par le comité de l'Union des intéressés à la circulation routière que toutes les prescriptions concernant l'éclairage de même que celles relatives aux appareils avertisseurs, au bruit et la fumée devraient être renvoyées à l'or- donnance d'exécution. Des motifs de tactique dictent pourtant de poser dans la loi quelques principes généraux, tout en admettant que les détails soient renvoyés à l'ordonnance d'exécution.

Dans cet ordre d'idées, nous vous proposons de supprimer la seconde phrase de l'art. 17 concernant l'emploi des feux aveuglants. L'art. 17 serait ainsi

réduit à cette disposition toute générale que « tout automobile doit être éclairé dès la chute du jour ». Si nous proposons de substituer cette formule à celle du projet, c'est pour avoir une expression plus large. On a fait observer, en particulier, dans la commission que dans les grandes agglomérations les automobiles, lorsqu'ils sont arrêtés sur une place publique, à un carrefour ou dans une rue abondamment éclairée, n'ont pas besoin d'avoir eux-mêmes leurs phares allumés. Nous avons admis cette idée. C'est, du reste, une mesure qui est déjà appliquée dans la plu- part des villes. Dans l'idée de la commission le texte de loi signifie que si l'automobile est éclairé lorsqu'il est à l'arrêt même par d'autres moyens que les siens propres, il est donné satisfaction à la disposition de l'art. 17.

Si l'on trouvait une expression qui traduise mieux encore cette pensée-là, je ne verrais pas d'objection à m'y rallier.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommissi- on: Art. 17 sieht auf den ersten Blick einfach und selbstverständlich aus. In Wirklichkeit ist aber die Sache gar nicht so einfach, und die verschiedenen Vorkommissionen haben über die Lösung der Be- leuchtungsfrage sehr lange beraten. Es hat denn auch Art. 17 verschiedene Wandlungen durchgemacht. Im ursprünglichen Gesetzestext haben eine Reihe von Detailvorschriften über die Beleuchtung Auf- nahme gefunden. Man glaubte, es sei eine solche Detaillierung im Gesetz aus referendumpolitischen Gründen klug und angezeigt.

Der Bundesrat hat dann die Details reduziert und in die Ausführungsvorschriften verwiesen. Der Ständerat und auch unsere Kommission haben noch eine weitere Reduktion vorgenommen, weil man der Meinung war, dass man das Gesetz nicht allzusehr mit Details belasten dürfe.

Die Beleuchtung des Automobils hat einen dop- pelten Zweck: Den Zweck des Schutzes der Führer des Wagens und den Zweck des Schutzes der übrigen Strassenbenützer — Fussgänger und anderer Fuhr- werke. Der Führer muss sich zu seinem Schutz und zum Schutze des Strassenverkehrs zur Nachtzeit durch eine reichliche Beleuchtung einen vollständig genügenden Ueberblick über die Strasse sichern. Er muss in der Lage sein, alle Signale und Aufschrif- ten, die auf das Fahren mit Automobilwagen Bezug haben, erkennen zu können. Alle andern, die Strasse benützenden Fuhrwerke und die Fussgänger müssen in der Lage sein, das Automobil, das für ihren Ver- kehr eine Bedeutung hat, rechtzeitig erkennen und namentlich auch sich gegenüber dem Automobil sichern zu können. Diesem Zwecke dient wohl in genügender Weise die Vorschrift, dass vom Eintreten der Dämmerung an die Beleuchtung des Automobils in Wirksamkeit treten soll. Anlass zu Beschwerden aus den Kreisen der Strassenbenützer gaben nun bekanntlich die sogenannten Scheinwerfer, welche, wie Sie wissen, sehr stark blenden. Die Wirkung trifft die Fussgänger und namentlich auch die Lenker von andern, den Automobilen begegnenden Fuhr- werken. Tatsächlich sind auch schon wiederholt grössere und kleinere Unfälle dadurch entstanden, dass die den Automobilen Begegnenden durch die starke Blendung ihre Sicherheit verloren und mit dem Automobil kollidiert haben. Es behaupten die

Automobilisten nicht ohne Grund, dass sie auf die Scheinwerfer nicht verzichten können, weil sie ihrer unter gewissen Voraussetzungen unbedingt bedürfen. Sie sagen, dass das Ablesen von Aufschriften, das Erkennen von Signalen ohne Scheinwerfer oft ganz unmöglich sei. Ich muss sagen, wer schon einmal nachts bei starkem Nebel mit einem Automobil gefahren ist, der hat den Eindruck erhalten, dass ohne Anwendung stark blendenden Lichtes offenbar nicht auszukommen ist. Es wäre aus diesem Grunde wohl ganz verfehlt, die Scheinwerfer völlig verbieten oder auch nur für deren Anwendung ganz bestimmte Normalregeln aufstellen zu wollen. Die Technik sucht doch gegenwärtig intensiv nach Mitteln und Wegen, wie man die gute und notwendige Wirkung der Scheinwerfer erhalten und deren schädliche Wirkung beseitigen oder tunlichst mildern kann.

Es lässt sich daher heute wohl kaum gesetzlich festlegen, dass ein bestimmtes System von Scheinwerfern anzuwenden sei, oder dass eine ganz bestimmte Form von Abblendung zur Anwendung gelangen soll. Die Vorlage beschränkt sich darauf zu sagen, dass an Orten mit öffentlicher Beleuchtung der Gebrauch von Scheinwerfern untersagt sein soll. Aber wir geben ohne weiteres zu, dass auch diese Formulierung ihre gewissen Schwächen hat. Es gibt Orte mit recht zweifelhafter öffentlicher Beleuchtung. In gewissen Dörfern, die nur ganz wenige öffentliche Lampen aufzuweisen haben, wird man auf das stark blendende Licht nicht völlig verzichten können. Die Kommission glaubt aber gerade mit Rücksicht auf die im Flusse sich befindende Technik nicht über allgemeine Vorschriften hinausgehen zu dürfen.

Auch hier hat der Verband der Strasseninteressenten den Vorschlag gemacht und beantragt zu sagen: «Für Ortschaften mit genügender öffentlicher Beleuchtung». Ich persönlich hätte gegen die Annahme dieses Vorschlages nichts einzuwenden, wenn er von anderer Seite im Rate aufgenommen werden sollte, weil ich wirklich sagen muss, dass es zahlreiche Ortschaften gibt, bei denen die öffentliche Beleuchtung eine sehr ungenügende ist. Ob wir mit der redaktionellen Aenderung in Abs. 1 «beleuchtet sein» statt «mit Licht versehen sein», gerade eine wirkliche Verbesserung geschaffen haben, möchte ich nicht ohne weiteres behaupten, wenn ich auch als Vertreter der Kommission, Ihnen diesen Wortlaut empfehlen muss. «Beleuchtet sein» heisst eigentlich nach dem Sprachgebrauch: von aussen her mit Licht übergossen werden. Ein Saal z. B. ist beleuchtet, weil er durch die an der Decke hängenden Lampen mit Licht übergossen wird. Ein Automobil wird nicht von aussen mit Licht übergossen, sondern soll vielmehr durch sein eigenes Licht die Fahrbahn beleuchten. Beleuchtet ist das Automobil in Wirklichkeit durch die Strassenlaternen.

In Art. 52, Abs. 2, heisst es bezüglich der Fahrräder: «... mit Licht versehen sein», und ich glaube, es wird Sache der redaktionellen Bereinigung sein, diese beiden Sätze miteinander in Einklang zu bringen und ich hätte jetzt schon die Meinung, seinerzeit die Form von Art. 52 auch hier anzuwenden und zu sagen: «mit Licht versehen sein». Aber vorläufig muss ich den Antrag der Kommission empfehlen, wie er hier gedruckt vorliegt.

Wirz: Die Scheinwerfer sind ohne Zweifel für den Nachtfahrer von ausserordentlicher Wichtigkeit und Nützlichkeit, und es wäre verfehlt, wenn man etwa die Anwendung derselben verbieten wollte. Hingegen glaube ich, auch hier hat der Strassenbenützer ein Recht, zu verlangen, dass diese Scheinwerfer ausser Tätigkeit gesetzt werden, wenn sie ihn selber bedrohen.

Wir haben nun bereits gehört, wie bei beleuchteten Dörfern die Abblendung zu erfolgen hat. Ich möchte Ihnen noch vorschlagen, einen Zusatz zu genehmigen, der die Sicherheit der Strasse etwas vermehrt. Ich bin einverstanden mit der Fassung des Automobilklubs für «genügende» Beleuchtung und beantrage, noch beizufügen: «Desgleichen müssen stark blendende Scheinwerfer bei Begegnungen und wichtigen Strassenkreuzungen abgeblendet werden.» Wer schon im Falle gewesen ist, solche Begegnungen zu machen, entweder im Automobil, auf dem Velo oder auch zu Fuss, der weiss, dass man bei nicht abgeblendeten Lichtern einfach nichts sieht und dem Ungetüm, das einem entgegenkommt, direkt ausgeliefert ist. Ich meine nun, wenn wir diese Scheinwerfer akzeptieren, so wollen wir sie vernünftig reglementieren. Da, wo Schaden entstehen kann, muss abgeblendet werden.

Bundesrat Häberlin: Ich möchte Ihnen mit der Kommissionsmehrheit beantragen, den Zusatz des Herrn Nationalrat Wirz abzulehnen. Er ist gewiss ausserordentlich diskutabel. Die Anschauungen darüber, ob eine solche Bestimmung aufgenommen werden soll, haben wiederholt gewechselt. Wir sind auch der Meinung, es sei dafür zu sorgen, dass diese Blendung, die manchmal ausserordentlich heftig ist, bei den Begegnungen vermieden werden solle. Aber wie man sie vermeiden soll, in welcher Art vorgegangen werden soll, das ist noch unabgeklärt. Wir haben uns von Automobilisten auch sagen lassen, es sei überhaupt vielleicht zu weit gegangen, wenn man die Abblendung tel quel vorschreibt. Denn was kommt dann vor? Beide Fahrer steuern auf einander los mit diesen hell blendenden Laternen, auf einmal merken sie beide, dass der Moment zum Abblenden gekommen ist, vielleicht etwas spät, sie sind zu nahe beisammen, befinden sich dann auf einmal im Dunkeln und sehen nichts mehr. Das könnte mindestens so gefährlich werden, wie das zu starke Blenden. Diese kleine Ueberlegung ist der Grund, warum wir uns entschlossen haben, mit der Kommission den Weg zu wählen, dass in der bundesrätlichen Verordnung die nötigen Vorkehrungen getroffen werden sollen.

Wenn Sie den Art. 64 zur Hand nehmen, sehen Sie, dass dort gesagt wird: «Der Bundesrat wird durch Vollziehungsverordnung namentlich über folgende Punkte Vorschriften erlassen: ... Art und Handhabung der Beleuchtung.» Da ist ihm die Möglichkeit gegeben, dem Postulat des Herrn Wirz Rechnung zu tragen. Aber man muss sich genau überlegen, in welcher Form das geschehen soll.

Ich möchte Sie also bitten, doch lieber diesen Weg einzuschlagen, wo die Techniker noch gefragt werden können über die Möglichkeit der Handhabung. Wir studieren zum Beispiel daran, ob man nicht statt des Abblendens durch Verkleinern des Lichtstrahles die Sache so einrichten kann, dass der Strahl auf die Fahrbahn, also nach unten abgelenkt wird,

so dass die Fahrer einander nicht mehr blenden, sondern nur die Strasse beleuchten.

Burkhard: Es scheint mir, der zweite Satz dieses Artikels ist unrichtig hieher gekommen, er gehört nicht hinein oder dann ist er unvollständig. Wir haben nun von zwei der Herren Vorredner gehört, dass es nicht nur in den Ortschaften mit öffentlicher Beleuchtung unbequem sein kann; wenn die Scheinwerfer benutzt werden, sondern auch auf dunklen Strassen. Mir scheint, es ist auf dunkler Strasse noch viel gefährlicher als in einer Ortschaft mit guter öffentlicher Beleuchtung, wo man immer noch etwas daneben sieht. Ich spreche vom Standpunkt desjenigen aus, der nicht im Automobil sitzt, sondern auf der Strasse geht oder mit dem Fuhrwerk fährt. Wenn aber keine öffentliche Beleuchtung da ist, die Strasse im Dunkeln liegt und einem nun der Scheinwerfer entgegenkommt, dann sieht man überhaupt nichts mehr. Ein Fuhrmann, der mit ruhigem Pferd fährt, wird einfach in der Strasse anhalten, bis der Automobilist das gleiche tut oder abblendet. Wenn er aber unruhige Pferde hat, kann es leicht ein Unglück geben, indem der Fuhrmann weder Automobil noch Strassenrand sieht. Daher ist es in solcher Situation noch viel gefährlicher als in beleuchteter Ortschaft, wenn nicht abgeblendet wird.

Wenn man nun aber den zweiten Fall der Benutzung des Scheinwerfers auf der Strasse, der jedenfalls nicht weniger gefährlich ist, auf dem Verordnungswege regeln will, dann könnte man gleich beides in diese Ausführungsbestimmung tun. Herr Bundesrat Häberlin hat soeben davon gesprochen, dass Art. 64 vorsieht, der Bundesrat habe Vorschriften zu erlassen über die Art und die Handhabung der Beleuchtung. Dann gehört doch alles dort hinein, sei es nun auf der Strasse oder in einer Ortschaft. Dort kann eine Bestimmung dann wieder abgeändert werden, wenn andere Beleuchtungsmittel erfunden werden. Wir sind ja immer noch im Stadium der Entwicklung in diesen Dingen; daher gehört diese Bestimmung des zweiten Satzes nach meiner Ansicht in die Ausführungsbestimmungen. Ich beantrage Ihnen, den zweiten Satz dieses Artikels zu streichen.

Präsident: Sie meinen den zweiten Satz der Vorlage des Bundesrates? Der ist schon aufgegeben.

Burkhard: Ich habe geglaubt, die Abänderung der Kommission betreffe nur die redaktionelle Aenderung des ersten Satzes und im übrigen bleibe der Artikel gleich. Aus den gehaltenen Voten habe ich nicht herausgehört, dass der zweite Satz gestrichen wird. In diesem Falle ist mein Antrag aber überflüssig; ich pflichte der Kommission bei.

Gabathuler: Ich erlaube mir, den Antrag des Herrn Bundesrat Häberlin zu unterstützen, im Gegensatz zum Antrage des Herrn Wirz, der Detailbestimmungen aufzustellen wünscht. Sachlich bin ich durchaus einverstanden mit denjenigen, welche die stark blendenden Scheinwerfer verpönen. Aber so, wie der Antrag des Ständerates gelautet hat, hätte man an einem Ort zuviel verboten und am andern Ort ein Uebel geradezu sanktioniert.

Wenn wir nun aber einen Misstand und eine Gefahr, die offenkundig besteht, bekämpfen wollen,

können wir es nicht bloss dadurch tun, dass wir sagen, wir verlangen, dass abgeblendet werden muss. Gegen wen soll abgeblendet werden? Nur gegenüber andern Automobilen? Oder wenn man ein Fuhrwerk oder ein Velo sieht? Oder gegenüber einzelnen Personen, die belästigt sind und geblendet auf der Strasse heruntappen, anstatt auszuweichen? Die ganze Frage ist viel zu wenig abgeklärt, als dass man da mit Detailbestimmungen aufrücken könnte. Es gibt noch andere Möglichkeiten, um alle diejenigen, die ein Recht auf die Strasse haben, zu schonen, als nur das Abblenden. Das Problem weniger starker Lichter, als sie jetzt verwendet werden, etwa ein Zwischending zwischen der Stadtlampe und dem Scheinwerfer, der auf Kilometer hin leuchtet, wäre auch denkbar. Man könnte immer noch schnell genug fahren. Es ist auch denkbar, dass durch mechanische Vorrichtungen der Lichtkegel gegen den Boden gerichtet werden kann. Eine Lösung, bei der keine Manipulationen am Beleuchtungsmechanismus notwendig sind, erscheint vorteilhafter.

Ich möchte sehr bitten, der Kommission zuzustimmen und dem Bundesrate die Möglichkeit zu geben, so vorzugehen, wie es dem Stand der Technik und der Entwicklung entspricht.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Zusatzantrag Wirz	40 Stimmen
Dagegen	44 Stimmen

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici le débat est interrompu.)

Nachmittagssitzung vom 17. Dezember 1924. *Séance de relevée du 17 décembre 1924.*

Vorsitz — *Présidence:* Hr. Mächler.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 788 hiervor. — Voir page 788 ci-devant.)

Art. 18.

Antrag der Kommission.

Warnsignale.

¹ Jedes Automobil muss mit einem genügenden Signalinstrument versehen sein.

² Der Führer soll die Warnvorrichtung so oft als dies die Sicherheit des Verkehrs verlangt, namentlich bei scharfen Kurven, bei Strassenkreuzungen, an unübersichtlichen Stellen, jedesmal beim Vorfahren und immer dann zur Anwendung bringen, wenn er von einer Strasse in die andere einbiegt. Er soll sich der Warnvorrichtung nicht unnötigerweise bedienen.

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1924
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.12.1924
Date	
Data	
Seite	788-811
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 792

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

so dass die Fahrer einander nicht mehr blenden, sondern nur die Strasse beleuchten.

Burkhard: Es scheint mir, der zweite Satz dieses Artikels ist unrichtig hieher gekommen, er gehört nicht hinein oder dann ist er unvollständig. Wir haben nun von zwei der Herren Vorredner gehört, dass es nicht nur in den Ortschaften mit öffentlicher Beleuchtung unbequem sein kann; wenn die Scheinwerfer benutzt werden, sondern auch auf dunklen Strassen. Mir scheint, es ist auf dunkler Strasse noch viel gefährlicher als in einer Ortschaft mit guter öffentlicher Beleuchtung, wo man immer noch etwas daneben sieht. Ich spreche vom Standpunkt desjenigen aus, der nicht im Automobil sitzt, sondern auf der Strasse geht oder mit dem Fuhrwerk fährt. Wenn aber keine öffentliche Beleuchtung da ist, die Strasse im Dunkeln liegt und einem nun der Scheinwerfer entgegenkommt, dann sieht man überhaupt nichts mehr. Ein Fuhrmann, der mit ruhigem Pferd fährt, wird einfach in der Strasse anhalten, bis der Automobilist das gleiche tut oder abblendet. Wenn er aber unruhige Pferde hat, kann es leicht ein Unglück geben, indem der Fuhrmann weder Automobil noch Strassenrand sieht. Daher ist es in solcher Situation noch viel gefährlicher als in beleuchteter Ortschaft, wenn nicht abgeblendet wird.

Wenn man nun aber den zweiten Fall der Benutzung des Scheinwerfers auf der Strasse, der jedenfalls nicht weniger gefährlich ist, auf dem Verordnungswege regeln will, dann könnte man gleich beides in diese Ausführungsbestimmung tun. Herr Bundesrat Häberlin hat soeben davon gesprochen, dass Art. 64 vorsieht, der Bundesrat habe Vorschriften zu erlassen über die Art und die Handhabung der Beleuchtung. Dann gehört doch alles dort hinein, sei es nun auf der Strasse oder in einer Ortschaft. Dort kann eine Bestimmung dann wieder abgeändert werden, wenn andere Beleuchtungsmittel erfunden werden. Wir sind ja immer noch im Stadium der Entwicklung in diesen Dingen; daher gehört diese Bestimmung des zweiten Satzes nach meiner Ansicht in die Ausführungsbestimmungen. Ich beantrage Ihnen, den zweiten Satz dieses Artikels zu streichen.

Präsident: Sie meinen den zweiten Satz der Vorlage des Bundesrates? Der ist schon aufgegeben.

Burkhard: Ich habe geglaubt, die Abänderung der Kommission betreffe nur die redaktionelle Aenderung des ersten Satzes und im übrigen bleibe der Artikel gleich. Aus den gehaltenen Voten habe ich nicht herausgehört, dass der zweite Satz gestrichen wird. In diesem Falle ist mein Antrag aber überflüssig; ich pflichte der Kommission bei.

Gabathuler: Ich erlaube mir, den Antrag des Herrn Bundesrat Häberlin zu unterstützen, im Gegensatz zum Antrage des Herrn Wirz, der Detailbestimmungen aufzustellen wünscht. Sachlich bin ich durchaus einverstanden mit denjenigen, welche die stark blendenden Scheinwerfer verpönnen. Aber so, wie der Antrag des Ständerates gelautet hat, hätte man an einem Ort zuviel verboten und am andern Ort ein Uebel geradezu sanktioniert.

Wenn wir nun aber einen Misstand und eine Gefahr, die offenkundig besteht, bekämpfen wollen,

können wir es nicht bloss dadurch tun, dass wir sagen, wir verlangen, dass abgeblendet werden muss. Gegen wen soll abgeblendet werden? Nur gegenüber andern Automobilen? Oder wenn man ein Fuhrwerk oder ein Velo sieht? Oder gegenüber einzelnen Personen, die belästigt sind und geblendet auf der Strasse heruntappen, anstatt auszuweichen? Die ganze Frage ist viel zu wenig abgeklärt, als dass man da mit Detailbestimmungen aufrücken könnte. Es gibt noch andere Möglichkeiten, um alle diejenigen, die ein Recht auf die Strasse haben, zu schonen, als nur das Abblenden. Das Problem weniger starker Lichter, als sie jetzt verwendet werden, etwa ein Zwischending zwischen der Stadtlampe und dem Scheinwerfer, der auf Kilometer hin leuchtet, wäre auch denkbar. Man könnte immer noch schnell genug fahren. Es ist auch denkbar, dass durch mechanische Vorrichtungen der Lichtkegel gegen den Boden gerichtet werden kann. Eine Lösung, bei der keine Manipulationen am Beleuchtungsmechanismus notwendig sind, erscheint vorteilhafter.

Ich möchte sehr bitten, der Kommission zuzustimmen und dem Bundesrate die Möglichkeit zu geben, so vorzugehen, wie es dem Stand der Technik und der Entwicklung entspricht.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Zusatzantrag Wirz	40 Stimmen
Dagegen	44 Stimmen

Hier wird die Beratung abgebrochen.

(Ici le débat est interrompu.)

Nachmittagssitzung vom 17. Dezember 1924. *Séance de relevée du 17 décembre 1924.*

Vorsitz — *Présidence:* Hr. Mächler.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 788 hiervor. — Voir page 788 ci-devant.)

Art. 18.

Antrag der Kommission.

Warnsignale.

¹ Jedes Automobil muss mit einem genügenden Signalinstrument versehen sein.

² Der Führer soll die Warnvorrichtung so oft als dies die Sicherheit des Verkehrs verlangt, namentlich bei scharfen Kurven, bei Strassenkreuzungen, an unübersichtlichen Stellen, jedesmal beim Vorfahren und immer dann zur Anwendung bringen, wenn er von einer Strasse in die andere einbiegt. Er soll sich der Warnvorrichtung nicht unnötigerweise bedienen.

Proposition de la commission.**Appareils avertisseurs.**

¹ Tout automobile doit être muni d'un appareil avertisseur suffisant.

² Le conducteur doit faire usage de l'appareil avertisseur toutes les fois que la sécurité de la circulation l'exige, notamment aux tournants brusques, aux croisements de routes, aux endroits où la vue est restreinte, à chaque dépassement et toujours lorsque l'automobile débouche d'une route sur une autre. Il lui est interdit de se servir sans nécessité du signal d'avertissement.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Il y a lieu de confirmer les explications fournies au sujet de l'art. 17. Nous nous sommes efforcés d'inscrire dans la loi quelques données d'ordre général tout en renvoyant les dispositions de détail à l'ordonnance d'exécution. Une modification de forme a été apporté au premier alinéa de cet art. 18. Au lieu de « toute voiture automobile et tout motocycle » nous disons « tout automobile ».

Le deuxième alinéa est complété par l'adjonction des « croisements de routes ».

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Auch die Vorschrift über die Warnsignale hat ihre ganz besondere Geschichte. Ueber die Art und Weise, wie das Automobil tuten oder pfeifen soll, ist mancherorts, auch im Ständerat viel « getutet » worden. Der Bundesrat hat in seinem ersten Entwurf ganz detaillierte Vorschriften aufgestellt und sich dabei an die Bestimmungen des internationalen Automobilkonkordates angelehnt. Man war der Ansicht, dass sich eine ganz bestimmte Praxis wohl hinsichtlich der Art und des Tons der Signalapparate herauskristallisieren werde; dass es überhaupt wünschenswert sei, eine solche Einheitlichkeit zu haben, und dass sich ferner die Fabrikanten bei der Fabrikation der Wagen dieser Praxis anpassen würden..

In der Beratung des Ständerates zeigte sich aber, wie stark die Meinungen auch nach dieser Richtung auseinandergehen. Man war ganz verschiedener Auffassung darüber, was wünschenswert und was angezeigt und notwendig sei. Andererseits muss aber auch in dieser Frage auf die Wandlungen und auf die Fortschritte der Technik hingewiesen werden. Das internationale Konkordat enthält keine bindenden Vorschriften, so dass man unter allen Umständen den Wortlaut dieses Konkordates akzeptieren müsste. Der Ständerat kam daher dazu, sich auf die allgemeine Fassung zu einigen, wonach jeder Motorwagen und jedes Motorrad mit einem genügenden Signalapparat versehen sein muss. Unsere Kommission hat sich diesem Vorschlag des Ständerates angeschlossen.

Redaktionell ist zu bemerken, dass die Worte « jeder Motorwagen und jedes Motorrad » durch die Worte « jedes Automobil » ersetzt werden sollen.

Im zweiten Absatz schlägt unsere Kommission gegenüber dem Ständerat eine Aenderung vor. Man hält es für angezeigt, dass im Gesetze die Anwendung der Warnvorrichtungen speziell auch bei Strassenkreuzungen vorgeschrieben wird. Redaktionell werden die Worte « nicht ohne Anlass » durch « nicht unnötigerweise » ersetzt. Sonst habe ich keine Bemerkungen zu machen.

Moser-Neuhausen: Ich möchte Sie ersuchen, die Fassung der Strasseninteressenten ins Gesetz aufzunehmen, die lautet: « Jeder Motorwagen und jedes Motorrad » — man kann hier schreiben jedes Automobil — « muss mit einem Signalinstrument, das im Verkehr, namentlich bei unübersichtlichen Verhältnissen, als Warnvorrichtung zu dienen hat, versehen sein. » Wenn Sie die Fassung der Kommission annehmen, dann nehmen Sie etwas auf, was in der Praxis gar nicht durchgeführt werden kann. Ich kann mir nicht vorstellen, dass ich als Automobilfahrer in einer scharfen übersichtlichen Kurve, die auf dem Felde liegt, oder bei einer Strassenkreuzung auf offenem Felde, ein Signal gebe. Ich glaube, diese Vorschriften kommen notwendigerweise viel besser in die Vollziehungsverordnung hinein. Es ist viel zweckmässiger, wenn wir das Gesetz nicht mit solchen Einzelheiten belasten, schon des Gesetzes und um der Annahme desselben willen.

Ich beantrage Ihnen deshalb, dem Artikel die Fassung der Strasseninteressenten zu geben.

Wirz: Die Detailvorschriften sind ohne Zweifel aufgenommen worden zu einer gewissen Beruhigung des Publikums. Aber ich gehe hier mit dem Vorredner einig, dass sie in die Verordnung hineingehören. Ich glaube, die Fassung des Automobilverbandes ist durchaus annehmbar. Nur möchte ich vorschlagen, dass wir vor « Signalinstrument » das Wort « genügend » setzen. Es würde dann heissen: « Jedes Automobil muss mit einem „genügenden“ Signalinstrument usw. » Die Kommission könnte ganz gut dieser Fassung des Automobilklubs zustimmen und dadurch zeigen, dass man vernünftige Vorschläge von jener Seite nicht a priori abweist.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Cet article, tel qu'il est proposé par la commission, entre dans quelques détails complémentaires. Personnellement je ne verrais pas d'inconvénient à l'adoption de la formule plus générale proposée par M. Moser.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich stehe auf dem gleichen Boden. Ich habe nichts dagegen einzuwenden, dass Sie den Antrag Moser annehmen. Die Kommission hat ja allerdings einen andern Beschluss gefasst.

Bundesrat **Häberlin**: Ich möchte die gleiche Erklärung auch abgeben. Ich halte diese Aenderung für einleuchtend. Ich kann auch mitteilen, dass an der Vorkonferenz, die in Paris stattgefunden hat, vorgeschlagen wurde zu sagen: « Tout automobile doit être muni d'un appareil avertisseur d'une puissance suffisante. » Diese internationale Formulierung dürfte auch für unser Gesetz — nicht für die Verordnung — genügend sein.

Präsident: Ich darf annehmen, dass die überwiegende Ansicht ist, den Art. 18, wie er hier vorliegt, zu ersetzen durch den kürzeren Art. 18 mit einer kleinen Aenderung, wie er vom Automobilklub vorgeschlagen wird.

Zustimmung. — Adhésion.

Art. 19.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Si ce n'était la crainte de nous répéter, nous pourrions renouveler ici les observations que nous avons déjà faites à propos des art. 17 et 18.

La commission se borne à donner une indication d'ordre général en laissant à l'ordonnance d'exécution le soin de fixer et de préciser les détails d'application.

Au deuxième alinéa, nous avons adopté la formule proposée par le Conseil fédéral et par le Conseil des Etats, qui stipule simplement qu'il est interdit de faire usage de l'échappement libre.

Le comité d'action des intéressés à la législation sur la circulation routière demande au Conseil de compléter cette disposition du deuxième alinéa en disant qu'il est interdit de faire usage de l'échappement libre de nuit, dans les localités ou à proximité des habitations.

Si la commission s'est ralliée à la décision du Conseil des Etats, c'est que, dans le monde des automobilistes, on avait fait entendre que l'usage de l'échappement libre est une superfétation dont on pourrait parfaitement se passer.

Si, de la part même des automobilistes, on estime qu'il y a lieu de modifier cette disposition et de la compléter dans le sens des propositions du comité d'action, je n'y ferais pas opposition.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Art. 19 will den beim Automobilverkehr entstehenden Rauch und Lärm auf das Unvermeidliche zurückschrauben. Leider ist das Unvermeidliche nicht identisch mit dem Unbelästigenden. Es gibt unvermeidlichen Rauch, der noch stark belästigt; es gibt aber namentlich auch unvermeidlichen Lärm, der sehr unangenehm ist. Aber auch in diesem Falle, wie in vielen andern, ist es kaum möglich, durch das Gesetz unangenehme Belästigungen vollständig zu beseitigen. Im Ständerate hat sich auch über diese Frage eine sehr lebhafte Diskussion entwickelt, die zeigte, wie starker Widerwille wegen dieser Belästigungen im nichtautomobilistischen Publikum vorhanden ist. Allgemein beklagt man sich über den bei den Motorrädern entstehenden Rauch und Lärm. Die Klagen über das Automobil sind in dieser Richtung viel weniger zahlreich. In der Tat kann das Motorrad in beiden Beziehungen geradezu unerträgliche Störungen und Belästigungen hervorrufen. Herr Bundesrat Häberlin hat gestern bei der Eintretensfrage schon auf alle diese Modalitäten und Möglichkeiten hingewiesen. Die Interessenten haben vielfach erklärt, dass sich weder Lärm noch Rauch vollständig vermeiden lasse und dass namentlich das Fahren mit offenem Auspuff häufig nicht zu umgehen sei. Man hat eine technische Untersuchung walten lassen, und diese hat ergeben, dass die Behauptung doch nicht in vollem Umfange anerkannt werden muss. Immerhin ist richtig, dass die beim Motorradbetrieb entstehenden Gase in irgend einer Weise einen Abzug haben müssen. Es besteht aber die Möglichkeit, das Motorrad so zu konstruieren, dass die Gase vor ihrer Entweichung einen Schalldämpfer

passieren müssen. Durch diesen Schalldämpfer wird der Lärm auf ein Minimum reduziert. Man könnte also im Gesetze das Anbringen solcher Schalldämpfer obligatorisch erklären. Für den freien Auspuff, ich meine frei im weitesten Sinne des Wortes, kann offenbar eine absolute Notwendigkeit nicht konstruiert werden. Man hat die Sache seit 20 Jahren so verstanden, dass das Verbot des freien Auspuffes in dem ausgeführten Sinne zu verstehen sei, d. h. das Entweichen der Gase soll erst nach Passieren eines Schalldämpfers zulässig sein. Man hätte ja die Möglichkeit gehabt, vorzuschreiben, dass nur solche Wagen zum Verkehr zugelassen werden, deren Konstruktion an und für sich schon den freien Auspuff vollständig ausschliesst. Aber eine solche Vorschrift würde ohne Zweifel auch zu weit führen. Wir müssen auch auf unsere Automobilindustrie Rücksicht nehmen, die nicht nur Wagen für die Schweiz konstruiert, sondern auch für das Ausland. Man könnte vielleicht in der Vollziehungsverordnung sichernde Vorschriften aufstellen, ohne den freien Auspuff für gewisse Fälle völlig auszuschliessen. Im übrigen glauben wir, es sei vorläufig besser, an der vorgeschlagenen Vorschrift festzuhalten. Wenn die Technik dann im Laufe der Zeit Verbesserungen bringen sollte, so wäre immer noch die Möglichkeit vorhanden, in der Vollziehungsverordnung einen Ausweg zu finden. Im übrigen wird es Sache der Polizei sein, die Beobachtung derartiger Vorschriften zu erzwingen. Ich füge noch speziell bei, dass unser Vorschlag sich auch in den bisherigen Konkordatsbestimmungen fänd. Ich beantrage, den Wortlaut der Kommission anzunehmen.

Ullmann: Die Bestimmung in Art. 19, Abs. 2, dass das Fahren mit offenem Auspuff generell untersagt werde, scheint mir etwas zu rigoros zu sein. Da wäre nun auch wieder Gelegenheit, den Wünschen der Automobilisten und den vereinigten Interessenten entgegenzukommen. Dieses Komitee der Strassen- und Verkehrsinteressenten verlangt, dass das Verbot beschränkt werde auf Ortschaften und auf die Nähe von Häusern. Ich persönlich gehe da noch etwas weiter und füge bei: Auch in der Nähe von Pferden und Vieh soll es verboten sein; denn gerade bei den Begegnungen mit Pferden und Vieh können Unglücksfälle dadurch entstehen, dass die Tiere unruhig werden. Sie sind ja manchmal empfindlicher als die Menschen. Das Verbot aber auch auf das offene Gelände auszudehnen, das halte ich für absolut unnötig. Das zeitweise Öffnen des Auspuffes trägt dazu bei, den Motor zu entlasten, zu schonen und zu reinigen, ein Moment, das namentlich auch bei Steigungen sehr wichtig ist. Das zeitweise Öffnen im offenen Gelände schadet niemand, weder Mensch noch Tier. Ich möchte deshalb den Wünschen der Automobilisten hier entgegenkommen, um wieder unseren guten Willen zu zeigen.

Ich beantrage, den Artikel so zu fassen: «Das Fahren mit offenem Auspuff ist untersagt in Ortschaften oder in der Nähe von Wohnhäusern und von Pferden und Vieh.» Dann ist wohl alles gesagt, was zu sagen ist.

Präsident: Die Berichterstatter erklären sich namens der Kommission mit dem Antrag Ullmann einverstanden.

Angenommen. — *Adopté.*

*Art. 19 bis.***Antrag der Kommission.****Bereifung.**

Dem Bundesrat bleibt vorbehalten, den Zeitpunkt zu bestimmen, in welchem für bestimmte Kategorien von Motorwagen die Vollgummibereifung verboten wird.

Proposition de la commission.**Bandages.**

Le Conseil fédéral peut fixer un terme jusqu'auquel les bandages pleins devront être supprimés pour certaines catégories de voitures automobiles.

Antrag Wirz.

Die Vollgummibereifung ist für alle Automobile verboten.

Die Vollziehungsverordnung bestimmt die Ausnahmefälle, bei denen eine andere Bereifungsart als die Luftbereifung zugänglich ist.

Der Bundesrat setzt den Zeitpunkt fest, bis zu welchem die bestehende Vollgummibereifung durch Luftbereifung ersetzt werden muss.

Proposition Wirz.

Les bandages pleins sont interdits pour toutes les voitures automobiles.

L'ordonnance d'exécution déterminera les cas dans lesquels d'autres bandages que les bandages pneumatiques peuvent être autorisés exceptionnellement.

Le Conseil fédéral fixe un terme jusqu'auquel les bandages pleins actuellement existants devront être remplacés par des bandages pneumatiques.

M. Calame, rapporteur français de la commission: La question de l'interdiction des bandages pleins est une de celles qui ont valu à la commission le plus grand nombre de suppliques et de recommandations. A l'envi, les intéressés, propriétaires d'automobiles, fabricants ou représentants de fabriques de bandages se sont attachés à gagner la commission à leur cause, les uns plaidant pour les bandages pleins, les autres vantant le seul mérite des pneumatiques.

Le projet primitif du Conseil fédéral ignorait la question des bandages. Le Conseil des Etats, de son côté, a interdit par l'art. 19 bis l'usage des bandages pleins, en accordant un délai de grâce de deux ans. La commission a éprouvé quelque difficulté à arrêter sa décision et à choisir dans les arguments contradictoires dont elle a lu ou entendu le développement.

Il n'est pas douteux que, du point de vue de l'entretien des routes, les bandages pleins justifient les accusations dont ils sont l'objet; ils occasionnent une usure anormale de la chaussée, et les camions de poids lourd qui en sont pourvus provoquent aussi un ébranlement inquiétant des constructions situées en bordure immédiate de la route. Aussi comprend-on les doléances que font entendre les administrations des ponts et chaussées, de même que l'Association suisse des propriétaires fonciers. D'une autre part, l'emploi des bandages pleins ne paraît pas pouvoir être complètement exclu dans l'état actuel, et le

remplacement de ces bandages par des pneumatiques entraînerait souvent des transformations fort coûteuses. Et puis la technique n'a pas dit ici son dernier mot; elle est à même de créer des bandages intermédiaires qui réuniraient les avantages des deux types d'usage courant aujourd'hui.

Guidée par la prudence, la commission a finalement admis que la première solution envisagée par le Conseil des Etats serait celle qui répond le mieux aux conditions actuelles. Elle renvoie donc principalement à l'art. 64 les dispositions concernant les bandages admis au fur et à mesure des progrès de la technique, en vue d'éviter autant que possible d'endommager les routes et d'ébranler les constructions; mais elle entend marquer son intention d'aider à l'action de la technique, de la stimuler. A cet effet, elle vous recommande l'adoption, dans la forme suivante, d'un art. 19 bis remplaçant celui du Conseil des Etats: «Le Conseil fédéral peut fixer un terme jusqu'auquel les bandages pleins devront être supprimés pour certaines catégories de voitures automobiles.»

Vous avez, d'autre part, sous les yeux une proposition de M. Wirz, d'une rédaction différente. Cette rédaction ne concorde pas avec la volonté de la majorité de la commission. Aussi, vous en recommandons-nous le rejet, pour vous rallier au texte de l'art. 19 bis que vous avez sous les yeux.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Art. 19 bis gehört zu denjenigen Artikeln, welche im Ständerat sowohl wie auch in unserer Kommission Gegenstand ergiebiger Beratung waren. Es handelt sich um die Frage des Verbotes der Vollgummibereifung der Motorwagen. In einer Reihe von Kantonen hat die Presse den Klagen Ausdruck gegeben, welche von den Häuserbesitzern erhoben werden, weil durch die Motorlastwagen starke Erschütterungen und dadurch auch Beschädigungen der Häuser verursacht werden. Es entstünden Risse, sagt man, welche sich durch mehrere Stockwerke hinausziehen können. Sie kommen nicht nur bei Holzkonstruktion, sondern auch bei Steinbauten vor. Die Ursache davon sei nicht bloss auf den schlechten Zustand der Strassen, sondern auf die Vollgummibereifung der Motorlastwagen zurückzuführen. Eine Eingabe des Schweiz. Haus- und Grundbesitzerverbandes gibt uns Kenntnis von zahlreich erhobenen Beschwerden und verlangt, dass man die Vollgummibereifung vollständig verbiete. Technische Versuche verschiedener industrieller Unternehmungen haben denn auch einwandfrei nachgewiesen, dass die Pneubereifung, d. h. die Luftbereifung, tatsächlich den Zustand der Strassen weniger verletzt und besonders auch den an den Strassen gelegenen Häusern viel weniger Schaden zufügt als die Vollgummibereifung. Der Verband der schweizerischen Strassenbaufachmänner spricht sich in gleicher Weise sehr abfällig über die Vollgummibereifung aus, und die Schweiz. Oberpostdirektion hat sich mit Rücksicht auf die von ihr speziell gemachten Erfahrungen und auf das Resultat ihrer Untersuchungen aus den gleichen Gründen veranlasst gesehen, für Postautomobile auch von der Vollgummibereifung auf die Pneubereifung überzugehen.

Die Richtigkeit der erhobenen Beschwerden ist nicht völlig zu bezweifeln. Die Motorlastwagen können eine starke Beschädigung der Strassen und

der daran liegenden Häuser hervorrufen. Verfehlt wäre es aber, diese Wirkungen auf die Vollgummibereifung allein zurückzuführen. Die schädigenden Wirkungen richten sich einmal nach dem Gewicht der Wagen und dem Maße der Belastung; sodann aber auch noch ganz speziell nach dem Maße der Geschwindigkeit, mit der gefahren wird. Die Vollgummibereifung kommt mehr nur als erschwerendes Moment dazu.

Es wird tatsächlich notwendig sein, sowohl bezüglich der Gewichtsbelastung der Wagen, wie aber namentlich auch bezüglich der Geschwindigkeit der Motorlastwagen, gewisse Schutzbestimmungen aufzustellen. Das wird dann in den folgenden Artikeln geschehen. Hier in Art. 19 bis haben wir es nur mit der Vollgummibereifung zu tun.

Der Bundesrat nahm seinerzeit davon Umgang, bestimmte Vorschriften aufzustellen. Er wollte die Regelung dieser Materie vollständig der Vollziehungsverordnung überlassen. Der Ständerat gelangte bei seiner Beratung dazu, ein förmliches Verbot der Vollgummibereifung für alle Motorwagen aufzustellen. Für die bestehende Vollgummibereifung wurde eine Beseitigungsfrist von zwei Jahren eingeräumt.

Unsere Kommission hat sich wiederholt mit dieser Vollgummibereifung befasst. Die Meinungen gingen dabei auseinander. Die einen Mitglieder der Kommission wollten das volle Verbot, die andern aber wollten nur Bestimmungen aufnehmen, welche eine wesentliche Begünstigung der Pneubereifung in sich schliessen würden. Immerhin waren alle Mitglieder der Kommission in dem Punkt einig, dass man der Vollgummibereifung für die Zukunft tunlichst steuern müsse. Die Mehrheit der Kommission konnte sich der Erwägung nicht verschliessen, dass der Erlass eines kompletten Verbotes wohl heute verfrüht wäre. Ganz schwere Motorlastwagen können noch nicht einwandfrei mit Pneus bereift werden. Zum andern sind in letzter Zeit auch ganz neue Bereifungsarten auf den Markt gekommen. Es ist das die sogenannte Halbvollgummi-Bereifung, wenn ich diesen Ausdruck gebrauchen darf, der sogenannte Simplexstreifen mit einer ganz besonderen Füllung. Bei diesem Simplexrad ist unter dem Schlauch an Stelle der komprimierten Luft eine gelatinöse Masse vorhanden. Bei diesem Rad kann kein gefährliches Platzen stattfinden. Wenn der Schlauch platzt, so entsteht keine Erschütterung; die gelatinöse Masse bleibt ruhig und elastisch; sie wirkt also ganz ähnlich, wie die Pneus wirken. Auch für Traktoren sind neue Bereifungsarten in Aussicht genommen.

In dem Moment nun, da man sieht, dass die Technik neue Wege wandelt, ein absolutes Vollgummiverbot aufzustellen, dürfte doch kaum angängig sein. Die Kommission sucht nun, die schwierige und wichtige Frage in dem Sinne zu lösen, dass im Gesetze das Verbot der Vollgummibereifung aufgestellt wird, dass sie es aber dem Bundesrate überlässt, sowohl den Zeitpunkt zu bestimmen, in dem dieses Verbot in Kraft treten soll, wie auch die Kategorien von Wagen zu bezeichnen, auf welche dieses Verbot dann Anwendung finden kann.

Unser verehrter Kollege, Herr Wirz, hat einen Antrag gestellt, der sich demjenigen des Ständerates nähert. Er will ein striktes Vollgummiverbot aufstellen, es jedoch der Vollziehungsverordnung überlassen zu bestimmen, in welchem Ausmasse die Pneu-

bereifung eingeführt werden soll; die Beseitigungsfrist für die gegenwärtig bestehende Vollgummibereifung hätte der Bundesrat festzustellen. Es lassen sich gute Gründe für den Antrag Wirz anführen. Die Kommissionmehrheit glaubt aber, dass auch der Antrag Wirz dermalen noch nicht annehmbar sei. Sie empfiehlt Ihnen deshalb die Annahme ihres Antrages, der so eine Art Vermittlungsvorschlag bedeutet.

Wirz: Wir kommen nun zu dem Kapitel « Strassen-schutz », und es lohnt sich wohl, darüber einige Worte zu verlieren. Der deutsche Referent der Kommission hat ganz richtig betont, dass bei der Abnutzung der Strassen drei Faktoren in Betracht kommen: Gewicht, Schnelligkeit und Bereifung. Wir können diese Faktoren nicht sauber voneinander trennen; denn gewöhnlich werden die Wirkungen dieser drei Faktoren kumuliert, grosses Gewicht, grosse Schnelligkeit und schlechte Bereifung. Das ist die grosse Gefahr für unsere Strassen, und ich meine, wir sollten nun bei allen drei Faktoren genau untersuchen, was zu tun ist, um die Gefährdung der Strassen möglichst abzuwenden. Wir schützen dadurch die kantonalen und die kommunalen Kassen, und das ist notwendig. Wenn wir Vergleiche ziehen in bezug auf die Aufwendungen für die Strassen zwischen heute und nur gegenüber vor sechs Jahren, so müssen wir geradezu erschrecken und fragen, woher eigentlich auf die Dauer das Geld genommen werden soll, um die Strassen in einem richtigen Zustande zu erhalten. In Winterthur haben wir die Erfahrung gemacht, dass der gewöhnliche Schotter, der Kies aus den Kiesgruben und aus der Töss nicht mehr verwendet werden kann. Die schweren Autos, die 10-Tonnen-Wagen, drücken alles glatt zusammen. Wir sind gezwungen gewesen, Hartschotter aus Deutschland und aus schweizerischen Bezugsorten zu verwenden. Das hat seine Schwierigkeiten deswegen, weil dieser Schotter oft nicht rechtzeitig geliefert werden kann und weil er teuer ist; denn er muss von weither transportiert werden. Wir haben teure Eisenbahntaxen, und wenn nun etwas getan werden kann, um die Kosten des Strassenunterhaltes herabzumindern, so wollen wir es tun. Eine der grössten Gefahren der Strassen ist der abgefahrene Hartgummibelag am Reifen. Stellen Sie sich die Wirkungen eines 10-Tonnen-Wagens vor, der auf den blossen Eisenfelgen fährt, bei nassem Wetter, oder, wenn es gefroren ist oder beim Auftauen! Da wird jede Strasse, die nicht wirklich einen harten Belag hat, einfach ruiniert. Wir haben in Winterthur konstatiert, dass gewisse Strassen, die stark befahren werden, durch die Teerung nicht in einen richtigen Zustand zu bekommen sind. Im Moment sind sie in Ordnung, und einen Monat später ist alles wieder kaput.

Nun habe ich auch die Ueberzeugung, dass wir nicht zu scharf vorgehen können. Die schweren Lastwagen sind in der Hauptsache auf Hartgummibereifung eingestellt, und diese wegzudekretieren in dem Masse, wie es der Ständerat will, würde nicht nur die Fabriken, sondern auch die gegenwärtigen Inhaber der Wagen zu stark schädigen. Das wollen wir nicht. Aber wir möchten doch einen Anstoss geben, dass die Fabriken und die Wagenbesitzer immer mehr dazu kommen, die Luftbereifung vorzuziehen, und man kann dies in den allermeisten Fällen tatsächlich verlangen. Ich habe auf der Strasse

selber einen solchen schweren Kieswagen angehalten und den Besitzer gefragt, wie die Luftbereifung sich mache. Er hat mir gesagt, die Reifen nützten sich zu rasch ab, immerhin sei der Wagen schon 18,000 Kilometer gefahren; was man durch Abnutzung verliere, gewinne man anderseits wieder durch weniger Reparaturen. Selbstverständlich ist die Erschütterung der Konstruktion viel geringer bei der Luftbereifung. Wer seinerzeit auf einem Velo gesessen mit Hartgummibelag, der weiss, was für ein angenehmes Gefühl es war, später zum Luftreifen überzugehen. Aehnliches ist zu sagen bei diesen Wagen.

Sodann möchte ich darauf aufmerksam machen, wie gesundheitsschädlich für den Berufschaffeur es ist, Tag für Tag auf einem solchen Wagen zu sitzen und sich rütteln und schütteln zu lassen. Solche Leute brauchen sich ausserordentlich rasch ab, und wir sind auch aus diesem Grunde verpflichtet, alles zu tun, was nötig ist, um zur Luftbereifung überzugehen.

Meine Anträge unterscheiden sich von den Kommissionsanträgen, ich möchte sagen, nur nach dem Temperament. Ich möchte etwas rascher sein, die Sache etwas poussieren gegenüber dem Kommissionsantrag. Ich möchte prinzipiell das Verbot der Hartgummibereifung aufstellen. Das trifft alle Wagen, die heute schon Luftbereifung haben können, wo es höchstens eine Sache des Preises ist, ob man sie einführt oder nicht. Dann aber möchte ich durch meinen zweiten Antrag dem Bundesrat die Kompetenz geben, die Kategorien, die heute für die Luftbereifung noch nicht absolut reif sind, mit der Erlaubnis auszustatten, die Hartgummibereifung zu verwenden, oder eine andere Bereifung, die tunlich erscheint. Tatsächlich gibt es solche neuere Konstruktionen, die viel weniger Erschütterungen verursachen, die sich nicht so stark abbrauchen lassen können wie die gewöhnliche Hartgummibereifung. So kann der Bundesrat Vorschriften erlassen, welche die betreffenden Hartgummireifeninhaber schonen.

Dann aber möchte ich den Bundesrat noch mit der Kompetenz ausstatten, tabula rasa zu machen, wenn einmal die Sache reif ist, d. h. zu sagen: «Jetzt hört der Hartgummibelag auf.» Wenn wir natürlich die Wagenbelastung ins Unendliche zulassen, über die 10 Tonnen hinaus, bis 15 oder 20 Tonnen, dann wird mit der Zeit einmal die Möglichkeit der Luftbereifung aufhören. Aber wir haben gar kein Interesse daran, diese überschweren Wagen zuzulassen. Man macht ja wunderbare Erfahrungen und Entdeckungen auf der Strasse. Kürzlich sah ich zum erstenmal einen Langholzwagen, der als Automobil konstruiert war, mit eleganter Leichtigkeit mit Langholz durch die Strasse fahren. Sie können sich vorstellen, was es für die Strasse und die Strassengänger zu bedeuten hat, wenn ein solcher Wagen mit 10 bis 20 km Schnelligkeit um die Ecken fährt und alles Widerstrebende abrasiert. Es bestehen noch unbegrenzte Möglichkeiten in bezug auf die Entwicklung des Automobilverkehrs, und darum ist es gut, wenn wir hier dem Bundesrate die Kompetenz einräumen, das Nötige zu erlauben und das Unerwünschte zu verbieten. Wenn wir die Luftbereifung haben, werden wahrscheinlich auch die Klagen der Hausbesitzer aufhören, dass durch die Erschütterung ihre Häuser leiden, Risse bekommen. Ich weiss nicht, ob diese Klagen übertrieben sind, aber Tatsache ist, dass, wenn ganz schwere Wagen mit Hartgummi in

einem raschen Tempo fahren, die Häuser das spüren; sie werden gerüttelt und geschüttelt, und wenn ein Haus alt genug ist, bekommt es Risse und geht dem Verfall entgegen.

Ich glaube, nach diesen Ausführungen sollten Sie die Ueberzeugung bekommen haben, dass ich nicht zu scharf vorgehen will bei der Abschaffung des heutigen Zustandes. Ich möchte dokumentieren, dass mit heute oder mit der Annahme des Gesetzes die Herrschaft der Luftbereifung beginne, dass aber die nötigen Ausnahmen gewährt werden sollen, und damit können sich die Wagenbesitzer sicher zufrieden geben.

Wenn Sie den Strassenschutz systematisch ausbauen wollen, müssen Sie einmal damit anfangen. Sie müssen mit der Luftbereifung beginnen, dürfen übertriebene Geschwindigkeiten und allzu schwere Wagen nicht gestatten und müssen allzu lange Wagenreihen verbieten; denn schliesslich ist es nicht nötig, dass ganze Autozüge durch die Strassen fahren, drei bis vier aneinanderghängte Wagen, so dass man das Gefühl hat, die Strasse sei eine Eisenbahnlinie geworden.

Bundesrat Häberlin: Wir sind eigentlich fast alle einig über diese Frage. Und doch existiert zwischen den Vorschlägen der Kommission und dem Vorschlage des Herrn Wirz eine kleine Nüance, die praktisch werden kann und die ich deshalb unterstreichen möchte. Wir haben lange über die Möglichkeit des Ersatzes der Vollgummibereifung durch Pneubereifung gesprochen und sind darin einig, dass für leichtere Fuhrwerke dieser Ersatz geboten ist und auch den Automobilisten zugemutet werden kann, weil ihnen die Technik diesen Ersatz im Pneu zur Verfügung stellt, und zwar in einer Art, dass sie wirtschaftlich ihr Automobil doch noch ausnützen können.

Das gleiche ist zurzeit noch nicht der Fall für die schweren, vier- bis fünftonnigen Camions. Da erklärt uns die Technik — wenigstens vor kurzem hat sie das noch getan —: «Wir können dem Automobilisten noch nicht die Pneubereifung zur Verfügung stellen, die es ihm erlaubt, seinen Camion richtig, d. h. technisch wirtschaftlich auszubeuten.» Und das will man schliesslich doch dem Automobilisten gestatten, dass er sein Auto zu einem gewissen Nutzeffekt verwenden kann.

Ich habe freilich heute nachmittag noch Gelegenheit gehabt, mit dem Vertreter eines der hervorragendsten Fabrikationsgeschäfte zu sprechen, der mir erklärte, in sehr kurzer Zeit werden sie auch die Möglichkeit haben, für die schweren Camions die richtige Pneubereifung in wirtschaftlich zuträglicher Weise zur Verfügung zu stellen. Wenn Sie dem Bundesrate die Kompetenzen geben, die die Kommission ihm zu erteilen vorschlägt, so wird er davon in dem Moment Gebrauch machen, wo die technische Möglichkeit besteht.

Der nämliche Fabrikant hat mir auch erklärt: Sehen Sie, Herr Bundesrat, die Geschichte kommt von selbst. Schon auf die Mitteilung hin, dass eine solche Bestimmung am Horizonte stehe, haben wir überhaupt keine Vollgummibereifung mehr verkaufen können; wir müssen danach trachten, unseren Stock hauptsächlich ins Ausland abschieben, denn in der Schweiz wartet alles auf dieses Gesetz.

Des fernern ist zu sagen: Es gibt hier wie überall in der Welt nicht nur die eine Seite, sondern auch eine

andere Seite. Es gibt auch Nachteile bei der Pneubereifung. Im Winter, wenn balliger Schnee liegt, reisst die Pneubereifung viel mehr an, die Strasse wird viel mehr beschädigt. Die Pneubereifung verleitet den Automobilisten auch viel mehr zum raschen Fahren als die Vollgummibereifung. Der gleiche Herr hat mir heute gesagt — ich bin ja technisch ein Waisenknabe —: « Wenn Sie Pneubereifung haben, macht der Wagen bei raschem Fahren höhere Sprünge als der mit Vollgummi, und bei dieser Bewegung über den Boden wird die drehende Bewegung auch rascher als wenn das Rad auf dem Boden sich dreht und hier die reibende Wirkung ausführt. Infolgedessen ist beim Niederfallen des Rades aus dem Sprung auf die Strasse auch das Aufreißen der Strasse ein gröberes als beim Vollgummi. Dieser Nachteil der Pneubereifung äussert sich namentlich bei weichem Boden. » Darum haben wir in Eingaben hören müssen, und zwar von glaubwürdiger, nicht bloss von interessierter Seite, dass für gewisse Verwendungen nach wie vor die Vollgummibereifung zulässig sein sollte. Sogar kantonale Departemente, Baudepartemente, Strassendepartemente, verwenden diese Vollgummibereifung für die Wagen, die sie z. B. in Steinbrüche schicken müssen, und erklären: « Wenn wir diese Wagen mit Pneus bereifen müssen, sind wir lackiert! » Wollen wir diese Leute die vor allem berufen sind, zu den kantonalen Strassen Sorge zu tragen, und die ganz sicher keinen Missbrauch treiben, durch eine gesetzliche zwingende Vorschrift veranlassen, eine taugliche Bereifung durch eine weniger taugliche zu ersetzen?

Es besteht nun folgende Nüance zwischen dem Antrag der Kommission und dem Antrag der Kommissionsminderheit des Herrn Wirz. Herr Wirz will freilich dem Bundesrat nicht vorschreiben, er müsse von heute auf morgen dreinfahren, aber er will doch sagen, und das ist die Tragweite des Al. 3: Es muss einmal ganz aufhören mit der Vollgummibereifung, und das Volk muss sehen, dass es uns damit ernst ist! Ich möchte nun nicht so weit gehen. Die Kommissionsvorlage gestattet uns, einfach zu erklären: Für die und die Kategorien muss die Vollgummibereifung durch Pneubereifung ersetzt werden. Mit andern Worten: für gewisse Kategorien kann die Vollgummibereifung auch noch bleiben. Das möchte ich offenlassen.

Ich habe auch im Ständerat bitten müssen, man solle uns nicht zu viel ganz Bestimmtes vorschreiben, namentlich was technische Sachen anbelangt. Wenn dieses gleiche Gesetz vor 15 Jahren erlassen worden wäre, dann hätte man auch gemeint, man mache etwas ganz Geniales, wenn man vorgeschrieben hätte, die Eisenbereifung müsse ersetzt werden durch Vollgummibereifung. Und heute müsste das nun wieder geändert werden, weil der Pneu an Stelle des Vollgummis getreten ist. Das gleiche kann auch eintreffen für den Pneu. Sie sehen darum im Art. 64 unten, dass der Bundesrat ganz generell die Arten der Bereifung soll vorschreiben können; je nach dem technischen Stand der Entwicklung soll er einschreiten können, gestützt auf die Beratung durch unsere Fachleute; denn wir im Bundesrat, wir Juristen und der Chemiker, die da beisammen sind, machen das nicht selber, sondern wir fragen unsere Techniker, erkundigen uns auch nach der Wirtschaftlichkeit, und dann werden wir den Entscheid fällen.

Ich bitte Sie aus dieser Ueberlegung heraus, dem Antrag der Kommission zuzustimmen, der ja alle Garantie gibt. Es wurde in der Kommission noch gewünscht, der Bundesrat solle, wo er Vollgummi zulässt, unter allen Umständen Garantien schaffen, dass das dann wirklich Vollgummi ist und dass nicht der Reif abgeschliffen ist bis auf den Kern des Rades. Es war die Meinung, dass mindestens noch 4 cm Gummi bleiben sollen und der Wagen auf diesem Gummi laufen soll. Auch das werden wir uns merken, für weise Räte sind wir ja immer sehr dankbar.

Surbeck: Gestatten Sie mir, dass ich von mehr oder weniger kantonalem Standpunkte aus zu dieser Frage Stellung nehme. Die Kantone und namentlich derjenige, den ich in diesem Saale zu vertreten die Ehre habe, erhoffen von dem neuen Automobilgesetz, dass es ihnen in finanzieller Beziehung unter die Arme greife. Sie haben bei der Eintretensdebatte sowohl als nachher wieder aus dem Munde berufener Vertreter gehört, in was für bedenklichem Zustande die Strassen, hauptsächlich die Automobilstrassen, momentan seien.

Nun hat man uns gesagt, das Gesetz solle eine Finanzquelle erschliessen, die dann den Kantonen bedingungsweise zur Verfügung gestellt wird, um diese Strassen wieder instand zu stellen. Ich habe jenen Artikel, der diese Finanzquelle umschreibt, genau durchgelesen und ich bin zum Schlusse gekommen, dass er jedenfalls in allernächster Zeit noch nicht sehr ergiebig seine Schleusen öffnen wird. Deshalb habe ich die Auffassung, wir müssen auch in diesem nun zur Diskussion stehenden Artikel den Kantonen eine gewisse Garantie dafür bieten, dass das Gesetz wirklich Vorteile für die kantonalen Strassenbauverwaltungen mit sich bringt.

Ich möchte nicht das wiederholen, was bereits gesagt worden ist. Aber heute nachmittag hat mir der Herr Finanzdirektor des Kantons Baselland ein ganz düsteres Bild über die Aufwendungen für unsere Strassen entrollt, und ich glaube, dass Ihnen sowohl als mir diese düstere Perspektive in bezug auf die Aufwendungen für die Kantonsstrassen gebietet, in allererster Linie Vorsorge zu treffen, dass diese Strassen in Zukunft weniger abgenützt werden, als es bisher geschehen ist durch die Vollgummibereifung.

Jeder Automobilist — das hat mir auch ein Ratsmitglied gestanden, ein Arzt, der hie und da Gelegenheit hat, das Baselbiet zu durchqueren — muss zur Einsicht kommen, dass namentlich die Strassen um die Städte herum, auf welchen die Zufuhr von Baumaterialien für die Bauten in der Stadt per Lastauto bewerkstelligt werden, sehr unter der Vollgummibereifung der Lastautos gelitten haben. Auch die Automobilisten, welche Personenautos benützen, haben ein Interesse daran, dass hier die Schranken ein klein wenig enger gezogen werden, als es bisher geschehen konnte. Wir dürfen uns nicht darauf verträsten, dass hier nun dem Bundesrat die Kompetenz in die Hand gelegt werde, sondern wir müssen jetzt schon zu handeln beginnen, wir müssen jetzt schon die Fabrikanten der Vollgummibereifung darauf aufmerksam machen, dass sie in absehbarer Zeit nicht mehr in der Lage sein werden, Vollgummireifen an die Automobilisten abzugeben und dass sie infolgedessen

der Umgestaltung der Bereifung vermehrte Aufmerksamkeit zu schenken verpflichtet sind.

Ich möchte Sie von diesen Gesichtspunkten aus bitten, dem Antrag unseres Herrn Kollegen Wirz zuzustimmen und damit zu dokumentieren, dass es einmal in dieser Beziehung nicht nur zu reden, sondern auch zu handeln gibt.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag der Kommission	Mehrheit
Für den Antrag Wirz	Minderheit

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

Vormittagssitzung vom 18. Dezember 1924. *Séance du matin du 18 décembre 1924.*

Vorsitz — *Présidence:* Hr. Mächler.

1866. Organisation der Bundesverwaltung. Teilweise Aenderung.

Organisation de l'administration fédérale. Revision partielle.

Botschaft und Beschlusentwurf vom 16. Juni 1924 (Bundesblatt II, 568). — *Message et projet d'arrêté du 16 juin 1924* (Feuille fédérale II, 600).

Berichterstattung. — *Rapports généraux.*

Antrag der Kommission
vom 18. Juli 1924.

Auf die Vorlage des Bundesrates wird zurzeit nicht eingetreten.

Der Bundesrat wird eingeladen, der Bundesversammlung eine Vorlage über die Reorganisation des Finanzdepartements einzubringen und dabei auch die Frage der Zuteilung der Baudirektion an dieses Departement im Austausch gegen das statistische Bureau und das Amt für Mass und Gewicht endgültig abzuklären.

Proposition de la commission
du 18 juillet 1924.

Il n'est pas passé pour le moment à la discussion des articles du projet du Conseil fédéral.

Le Conseil fédéral est invité à soumettre aux Conseils législatifs un projet de réorganisation du Département des finances et à éclaircir définitivement à cette occasion la question du transfert de la direction des travaux publics à ce département en échange du bureau de statistique et du bureau des poids et mesures.

Hadorn, deutscher Berichterstatter der Kommission: Wie Sie sich erinnern werden, hat die Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates uns vor Jahresfrist das Postulat unterbreitet: Der Bundesrat wird eingeladen, zu prüfen, ob nicht vorgängig der ge-

planten Réorganisation des Finanzdepartementes die Baudirektion unter Vornahme der notwendigen organisatorischen Aenderungen vom Departement des Innern abzusondern und dem Finanzdepartement anzugliedern sei.

Dieses Postulat wurde vom Nationalrat in der Sitzung vom 6. Juni abhin erheblich erklärt. Zur Stellung des Postulates war die Geschäftsprüfungskommission offenbar veranlasst worden durch die bekannten Betrugsfälle Gass und Ammann, gewesene Beamte der eidgenössischen Baudirektion, Fälle, die im ganzen Lande herum peinliches Aufsehen erregt hatten namentlich deshalb, weil trotz der komplizierten Kontrolle bei der Baudirektion es möglich gewesen war, diese Betrügereien Jahre hindurch fortzusetzen, ohne dass sie entdeckt worden wären.

Bei der Stellung des Postulates hat sich die Geschäftsprüfungskommission offenbar von dem Gesichtspunkte leiten lassen, dass, wenn die Baudirektion vom Departement des Innern abgetrennt und zum Finanzdepartement hinüber versetzt werde, doch eine bessere Ordnung und bessere Kontrolle ausgeübt werde und dass dann den ärgsten Uebelständen abgeholfen würde. Dabei mache ich meinerseits schon hier darauf aufmerksam: Die Geschäftsprüfungskommission hat in ihrem Postulat ausdrücklich vorgesehen, dass die Verschiebung erst stattfinden solle nach Vornahme der notwendigen organisatorischen Aenderungen. Ihr Begehren deckt sich mit demjenigen, das auch unsere Kommission aufgestellt hat.

Der Bundesrat hat dem Postulat prompt Folge geleistet, indem er durch seine Botschaft vom 16. Juni dieses Jahres dem Parlament beantragte, die Baudirektion sei vom Departement des Innern abzulösen und in Abtausch gegen das statistische Bureau und gegen das Amt für Mass und Gewicht dem Finanzdepartement zuzuteilen.

Die vom Nationalrat mit der Vorberatung dieses Geschäftes betraute Kommission hat die Vorlage erstmals in einer Sitzung vom Juli abhin eingehend diskutiert und vorberaten. Sie kam zum Schlusse, dass sie dem Antrage des Bundesrates auf Abtausch der genannten Dienstabteilungen nicht zustimmen könne. Unsere Kommission stand damals frisch unter dem Eindruck der Kreditüberschreitungen beim Umbau des Bernerhofes. Wir sagten uns: Wenn das geschieht am grünen Holz, unter dem Dache des Finanzdepartementes, im Schatten des berühmten Perserteppichs, wo sollen wir da den Glauben und das Vertrauen hernehmen, dass durch eine blosser Verschiebung der Baudirektion vom Departement des Innern zum Finanzdepartement eine Gesundung der Verhältnisse der Baudirektion, eine bessere Aufsicht und Kontrolle erzielt werde.

Aus diesen und andern Erwägungen, auf die ich noch zu sprechen kommen werde, kam damals unsere Kommission zum Antrage, auf die Vorlage des Bundesrates sei zurzeit nicht einzutreten.

Nun war damals Herr Bundesrat Musy verhindert, unseren Kommissionssitzungen beizuwohnen. Er hat uns später mitgeteilt, dass er die Einladung zu spät oder überhaupt nicht erhalten habe. Da wir begriffen, dass ihm daran gelegen sei, seine Anschauungen in der Kommission selbst zu vertreten, so haben wir in der Septembersession des Rates die Kommission zur nochmaligen Sitzung eingeladen. In dieser zweiten

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1924
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.12.1924
Date	
Data	
Seite	811-818
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 793

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

hält; aber innerlich hatten wir eigentlich alle das Gefühl, dass er nicht mehr recht zur Sache stehen könne. Wir sind durchaus damit einverstanden, dass, wenn sich später aus der Neubesetzung der Baudirektion neue Vorschläge ergeben, man darüber diskutieren soll; aber wir halten es, ganz abgesehen von den anderen Erwägungen, für grundfalsch, einen neuen Mann vor eine wiederum verfahrenere Situation zu stellen. Wir stehen auf dem Standpunkt, dass der neue Mann Gelegenheit haben muss, in bezug auf die Neuorganisation seine Vorschläge zu machen. Das ist sicher ein gesunder Verwaltungsgrundsatz. Schon dieser Grund würde genügen, um gegen den Antrag des Bundesrates zu stimmen.

Aber wir wollen auch nach aussen vor dem Volke und der breiten Oeffentlichkeit nicht dergleichen tun, als ob wir reorganisierten, wenn wir irgend etwas von einem Departement zum andern geschoben haben.

Es ist in der Diskussion gesagt worden, das Departement des Innern habe sonst noch sehr viel zu tun, deswegen könne man ihm die Baudirektion wegnehmen. Ich möchte hier nur die ganz bescheidene Gegenfrage stellen, ob das Finanzdepartement nicht auch noch einiges zu tun hat, ob es es nötig hat, sich neue wichtige Aufgaben aufzuhalsen. Es scheint mir, die Frage stellen, heisst, sie beantworten. Deswegen stellt sich auch unsere Fraktion auf den Standpunkt der Kommission und bittet Sie, dem Antrage der Kommission Ihre Zustimmung zu geben.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag der Kommission Mehrheit

An den Ständerat.
(Au Conseil des Etats).

Nachmittagssitzung vom 18. Dezember 1924.
Séance de relevée du 18 décembre 1924.

Vorsitz — *Présidence:* Hr. Mächler.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundesgesetz.
Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 811 hiervor. — *Voix* page 811 ci-devant.)

Art. 20.

Antrag der Kommission.

Redaktionelle Aenderung: «... übersteigen. Die Belastung einer Achse... (statt «jeder» Achse).

Nationalrat. — *Conseil national.* 1924.

Proposition de la commission.

Automobiles de poids lourd.

Le poids total d'un automobile de poids lourd en plein chargement n'excédera pas 10 tonnes. La pression sur chaque essieu pourra atteindre les quatre cinquièmes du poids total, sans dépasser 7 tonnes.

M. Calame: L'art. 20 traite des automobiles de poids lourd. Selon les dispositions de cet article, le poids total d'un automobile de poids lourd en pleine charge n'excédera pas 10 tonnes. La pression sur chaque essieu pourra atteindre les quatre cinquièmes du poids total, sans dépasser 7 tonnes.

C'est la reproduction d'une disposition qui existe déjà dans le concordat intercantonal, avec cette différence qu'on a élevé quelque peu les limites prévues au concordat; celui-ci prévoit en effet que le poids d'un automobile en pleine charge ne doit pas dépasser 9 tonnes, et que la charge d'un essieu peut être des deux tiers jusqu'aux quatre cinquièmes du poids total, mais sans dépasser 6 tonnes. La limite de charge serait ainsi élevée d'une tonne. Pas d'autres observations.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Hier handelt es sich um die Festsetzung einer Höchstbelastungsgrenze für Motorlastwagen, die man im Interesse der an Strassen angrenzenden Gebäude für notwendig erachtet. Dass eine solche Grenze aufzustellen ist, darüber ist wohl alles einig. Es bedarf nun allerdings gewisser technischer Kenntnisse, um eine massgebende Ansicht äussern zu können. Wer diese technischen Kenntnisse nicht hat — zu denen gehören wir ja hier meistens — der ist auf das Urteil der Fachleute angewiesen.

Eine derartige Vorschrift hat schon im Konkordat von 1914 und dann in den nachherigen Ergänzungen von 1920 und 1921 Aufnahme gefunden. Der heutige Vorschlag schliesst sich zum Teil diesen bisherigen Bestimmungen an. Die Gesamtbelastung der Motorlastwagen soll nicht mehr als 10 Tonnen betragen, die Belastung einer Achse — Herr Kollega Sulzer hat mich darauf aufmerksam gemacht, dass der Ausdruck « die Belastung jeder Achse » nicht richtig sei, es dürfte richtiger sein zu sagen « die Belastung einer Achse » — die Belastung einer Achse darf bis vier Fünftel der Gesamtlast ausmachen, jedoch nicht mehr als 7 Tonnen per Achse betragen. Im Konkordat war das Höchstgewicht auf 9 Tonnen limitiert, und um diese eine Tonne Mehrgewicht dreht sich nun die Meinungsverschiedenheit. Man hat dieses Plus von einer Tonne verlangt, weil die 10 Tonnen dem Ladegewicht eines Eisenbahnwagens entsprechen. Die Strassenbaufachmänner beantragen ebenfalls Erhöhung auf 10 Tonnen. Die Konferenz der kantonalen Baudirektoren empfiehlt sie gleichfalls, während allerdings die Baudirektion des Kantons Zürich Belastung der 9 Tonnen-Grenze befürwortet.

Bei der Lösung dieser Frage fällt einmal das Gesamtgewicht des beladenen Wagens und dann die Belastung per Achse in Betracht. Das Gesamtgewicht ist wesentlich von Bedeutung für die Brücken, das Gewicht per Achse hat mehr Bedeutung für die Benützung der Strassen. Nach Ansicht der Fachmänner dürfte nun das Richtige damit getroffen sein, dass

man der Brückensicherung wegen nicht über 10 Tonnen zulässt, dagegen des Strassenschutzes wegen die Maximalbelastung per Achse auf 7 Tannen fixiert.

Immerhin ist beizufügen, dass man in neuester Zeit Wagen konstruiert hat, welche eine andere Belastung haben. Die Technik ist auch da bereits fortgeschritten. Man baut nämlich heute Wagen, die auf 3 Achsen mit 4 Tonnen Belastung per Achse umgestellt sind, und sagt, dass diese Wagen vorteilhafter seien für die Strassenbenützung, als die 10-Tonnen-Wagen mit einer Achsenbelastung von 7 Tonnen. Dieser technische Fortschritt kann nach Annahme der 10-Tonnen-Begrenzung für unsere Schweizerverhältnisse nicht ausgenützt werden.

Die Kommission empfiehlt Annahme dieses Vorschlages.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 21 (wird Art. 22 — devient Art. 22).

Antrag der Kommission.

Höchstgeschwindigkeit.

¹ Für Motorwagen unter 3000 kg Gesamtgewicht und für Motorräder beträgt das Höchstmass der Geschwindigkeit 50 km in der Stunde.

² Für Motorlastwagen darf die Geschwindigkeit je nach Bereifung und Belastung 20 bis 35 km in der Stunde nicht überschreiten.

Proposition de la commission.

Maximum de vitesse.

¹ Pour les voitures automobiles n'atteignant pas 3000 kg de poids total et pour les motocycles, le maximum de vitesse est fixé à 50 km à l'heure.

² La vitesse des automobiles de poids lourd ne dépassera pas 20 à 35 km à l'heure, suivant les bandages et la charge.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Dans les articles suivants, 21, 22, 23, sont traités les questions de vitesse.

Soucieux sans doute d'originalité, le Conseil des Etats a renversé quelque peu l'ordre des choses et rompu avec la tradition, qui veut que la règle précède l'exception. C'est ainsi qu'à l'art. 21, il traite le maximum de vitesse, qui constitue la première exception à la règle posée par l'art. 23, pour s'arrêter ensuite à une deuxième restriction. Le Conseil fédéral, dans son projet, avait cru devoir en rester aux formes classiques: il avait commencé par poser le principe de la vitesse en général pour s'occuper ensuite des exceptions, vitesse maximum et vitesse réduite.

Votre commission estime que la procédure du Conseil fédéral, pour être moins originale, n'en est pas moins la bonne. Elle vous propose de revenir à ce système, c'est-à-dire d'inscrire comme art. 21 l'art. 23 actuel, qui traite la vitesse en général, pour continuer par un art. 22 — maximum de vitesse — un art. 23 — vitesse réduite — et un art. 23 bis — vitesse très réduite.

L'art. 21 — nous traiterons les articles aujourd'hui dans l'ordre où ils se trouvent au projet — concerne le maximum de vitesse. Ce maximum est fixé, pour les voitures automobiles n'atteignant pas 3000 kg de poids total, à 50 km à l'heure. Je vous

rappelle qu'à l'heure actuelle, le concordat intercantonal limite la vitesse à 40 km à l'heure en pleine campagne et à 18 km dans les villes, villages et hameaux. La proposition de la commission, qui est celle du projet du Conseil fédéral, tend donc à élever le maximum de vitesse de 40 à 50 km.

Dans un deuxième alinéa est fixée la vitesse des automobiles de poids lourd, c'est-à-dire dépassant le poids de 3000 kg. Cette vitesse ne devra pas excéder 20 à 35 km à l'heure, suivant les bandages et la charge. Ici, il n'a pas été possible de donner des chiffres précis. C'est l'ordonnance d'exécution qui décidera. Dans le texte français, nous avons introduit une modification rédactionnelle; au lieu de dire « ne dépassera en aucun cas 20 à 35 km à l'heure », nous proposons d'écrire « ne dépassera pas 20 à 35 km à l'heure ».

On vous a distribué une proposition de M. Bopp, qui constitue une motion de renvoi des art. 21 et 22 à la commission, pour invitation à celle-ci à mettre les prescriptions concernant la vitesse en harmonie avec celles du concordat. Si je saisis bien les intentions de M. Bopp, il voudrait maintenir la réglementation actuelle et conserver le maximum de 40 km avec cette réserve que dans les localités on ne dépassera pas 18 km. Il voudrait en rester également à la disposition concernant la vitesse des automobiles de poids lourd, disposition qui fait l'objet du chap. 2 du concordat, concernant les camions et omnibus automobiles.

La commission n'a pas pu discuter la motion de renvoi de M. Bopp. Cependant, de ses délibérations, je crois pouvoir conclure qu'elle ne serait pas d'accord de revenir aux dispositions actuelles du concordat. C'est la raison pour laquelle je vous propose de repousser la motion de renvoi de M. Bopp.

Dans certains milieux, on a trouvé déjà que nous n'allions pas assez loin et la tendance dans le monde des automobilistes serait de biffer de la loi toutes dispositions quelconques concernant la vitesse, afin de conserver seulement le principe d'ordre général que le conducteur doit rester constamment maître de sa voiture. Cette proposition, à notre sens, irait beaucoup trop loin, et en cas de referendum, il n'est pas douteux qu'elle serait exploitée contre la loi.

Je vous recommande donc de voter l'art. 21 dans le texte proposé et tout en même temps de repousser la motion de renvoi de M. Bopp.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Art. 21 dient der Regelung der Geschwindigkeit. Bekanntlich ist neben der Staubplage das Einhalten einer vernünftigen Fahrgeschwindigkeit Gegenstand der Beschwerden seitens der Strasseninteressenten. Die Grosszahl der Automobilunfälle ist zweifellos auf unvernünftiges Fahren zurückzuführen. Die Festsetzung einer Höchstgeschwindigkeit ist deshalb speziell aus dem Volke heraus von jeher immer und immer wieder verlangt worden. Im Konkordat wurde sie auf 40 km pro Stunde fixiert. Eine allgemeine Einigung über diese Frage wird wohl nie zu erzielen sein. Ich meine eine Einigung zwischen den weiten Volkskreisen auf der einen und den Automobilisten auf der andern Seite. Das einfachste wäre natürlich, die Höchstgeschwindigkeit völlig freizugeben in der Meinung, dass bei Unfällen eine entsprechend scharfe Strafe ausgefällt würde, wenn sich ergeben sollte, dass unvernünftig gefahren worden ist. Ganz abgesehen davon, dass eine solche Fest-

stellung immer grosse Beweisschwierigkeiten bieten würde, wäre ein Gesetz, das von der Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit absieht, ohne Zweifel bei der Stimmung unserer Bevölkerung ein todtgeborenes Kind. Auf alle Fälle würde es bei der Bevölkerung auf grossen Widerstand stossen.

Die Vorlage geht nun von dem Gedanken aus, dass diese Geschwindigkeit nach dem Gesamtgewicht des Automobils sich richten soll, wobei ich speziell darauf hinweise, dass unter dem Gesamtgewicht einmal das Gewicht des Wagens, vermehrt um die Belastung zu verstehen ist. Dabei unterscheidet man zwischen Wagen unter 3 Tonnen Gesamtgewicht und solchen mit über 3 Tonnen Gewicht. Nach Art. 1 des Gesetzes gelten alle Arten von Wagen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3 Tonnen als Motorlastwagen.

Für Wagen der ersten Kategorie, also mit einem Totalgewicht unter 3000 kg, sowie für Motorräder soll ein Höchstmass der Geschwindigkeit von etwa 50 km per Stunde gelten. Für Motorlastwagen, d. h. für alle Wagen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3 Tonnen gilt eine beschränkte Geschwindigkeit von 20—35 km in der Stunde. Die nähere Differenzierung soll sich nach der Art der Bereifung und nach der Grösse der Belastung richten. Die Regelung wäre Sache der Vollziehungsverordnung.

Es liegt nun auf der Hand, wie bereits bemerkt, dass die Normierung der Höchstgeschwindigkeit für beide Kategorien für Wagen grossen Meinungs-differenzen unterworfen ist. Die Automobilisten sind meistens gegen jede Geschwindigkeitsbeschränkung. Es geht ihnen die obere Grenze von 50 km zu wenig weit, obwohl sie das Konkordat noch tiefer, bei 40 km ansetzte. Es lässt sich auch mit viel Récht sagen, dass 50 km für einen guten schweren Wagen etwas wenig sind und dass bei guter Führung und entsprechenden Strassenverhältnissen, d. h. offenen, übersichtlichen Strecken mit wenig Verkehr eine grössere Geschwindigkeit keine besondere Inkonvenienzen bieten würde. Es ist auch sehr schwer, die Automobilisten auf solchen guten übersichtlichen Strassen zur Beobachtung der Höchstgeschwindigkeiten zu bringen. Ich glaube, der Automobilist, der sich unter allen Umständen an die vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten hält, muss erst noch geboren werden. Sind die Strassenverhältnisse ungeeignet, dann kann auch eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km und darunter noch zu hoch bemessen sein. Immerhin dürfte sich die Erhöhung auf 50 km in der Stunde rechtfertigen. Sie ist auch in der Praxis fast überall zugestanden worden.

Herr Kollege Bopp hat einen Antrag gestellt, der dahingeht, man soll wieder zu den Bestimmungen des Konkordates zurückkehren. Er will den Artikel an die Kommission zurückweisen. Herr Bopp muss Gefahr laufen, reaktionär gescholten zu werden. Nun weiss man, dass es hier im Saal etwas gefährlich ist, einen andern Reaktionär zu schelten. Es sind nicht alle Leute so dickhäutig, wie es der Sprechende kraft seiner Zugehörigkeit zu einer bestimmten Fraktion gegenüber dem Vorwurf des Reaktionärs sein muss. Am Bundesrattisch war man gestern bekanntlich weniger dickhäutig. Die Rückkehr zum Konkordat, wie sie Herr Bopp vorschlägt, ist tatsächlich als ein Rückschritt zu betrachten, wenn man sich auf den Boden der Automobilisten stellt.

Meine persönlichen Erfahrungen gehen dahin, dass, wenn es gelingen würde, die Automobilisten soweit zu bringen, dass sie es als heilige Pflicht betrachten würden, vernünftig zu fahren, d. h. immer dann Rücksicht zu tragen, wenn eine Strasse ungeeignet ist, wenn die Staubplage gross ist, in unübersichtlichem Gelände, bei starkem Verkehr, bei Begegnung von Fuhrwerken, bei stark schmutzigen Strassen, so könnte man nach dieser Richtung viel weiter gehen. Aber wie gesagt, dieser ideale Pflichtmensch, auf den muss noch eine Zeitlang gewartet werden. Man muss immer daran denken, dass der, der im Wagen sitzt und fährt, vielleicht etwas anders gestimmt ist als der, der nebenaussen im Dreck trotten oder sonst alle Unannehmlichkeiten in Kauf nehmen muss. Es ist beizufügen, dass man an verkehrsreichen Orten vielfach ganz gut ohne Geschwindigkeitsgrenzen auskommt. Meines Wissens kennt z. B. Paris gar keine Höchstgeschwindigkeit und auch andere grosse Städte mit grossem Verkehr kommen ohne solche Beschränkungen aus. Es wird vielleicht einmal die Zeit kommen, wo man nach dieser Richtung eine andere Auffassung hat als heute. Aber wir haben ein demokratisches Staatswesen, in dem man allen vernünftigen Anregungen und Wünschen aus dem Volke heraus Rechnung tragen muss und besonders jenen Begehren, die in etwas lebhafter Form vorgetragen zu werden pflegen.

Für die Regelung der Höchstgeschwindigkeit bei den Motorlastwagen kommen die schon früher erwähnten Momente in Betracht, Schutz der Strasse und der Häuser. Von diesem Gesichtspunkte aus wird sich natürlich eine möglichst starke Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit empfehlen. Tatsächlich gingen auch die ersten Vorschläge auf 15 km per Stunde, das Konkordat hatte seinerzeit sogar noch tiefere Grenzen. Aber auf der andern Seite muss man doch auch an die Wirtschaftlichkeit der Motorlastwagen und an die Bedeutung dieser Wagen in unserem Wirtschaftsleben denken. Wenn man die Geschwindigkeit auf 15 km herabsetzt, dann wird die Wirtschaftlichkeit allzu stark beeinträchtigt werden. Bekanntlich nimmt man die Geschwindigkeit eines trabenden Pferdes zu 18 km per Stunde an. Mit 15 km würde also der Motorlastwagen hinter dieser Geschwindigkeit zurückbleiben. Deshalb wird man eine bessere Lösung suchen müssen.

Unser Vorschlag, der sich mit dem des Ständerates deckt, bewilligt dem Motorlastwagen die Geschwindigkeit von 20 bis 35 km in der Stunde. Die durch die Vollziehungsverordnung zu regelnde Differenzierung hängt von der Art der Bereifung und der Grösse der Belastung ab. Der Bundesrat wird in seiner Verordnung diese Unterscheidungen, im Sinne des Schutzes von Strassen und Häusern, vornehmen müssen. Ich gebe zu, eine Lösung wird nicht leicht sein, wobei allerdings anzunehmen ist, dass sie durch die tagtäglich fortschreitende Technik eine gewisse Förderung erfahren werde.

Im Namen der Kommission schlagen wir Ihnen vor, die Erhöhung im Sinne der Anträge der Kommission vorzunehmen und deshalb den Rückweisungsantrag des Herrn Bopp abzulehnen.

Bopp: Wenn der Herr Kommissionspräsident Ihnen vor der Begründung meines Rückweisungsantrages in Aussicht gestellt hat, sie werde wohl

in etwas lebhaftem Tone geschehen, so mag er sich nicht getäuscht haben.

Formell ist der Antrag nicht etwa das Ergebnis einer Verlegenheit oder einer Faulheit, wenn er lediglich Rückweisung beantragt, sondern im Gegenteil das Resultat einer eingehenden Würdigung der Schwierigkeiten, welche die Kommission zu bewältigen hat, bis die sämtlichen Artikel der Vorlage untereinander in Uebereinstimmung gebracht sind. Darum weiss ich, dass die Kommission nicht ohne weiteres irgend einen Zustimmungs- oder Ablehnungsantrag aus dem Hemdärmel schütteln kann. Darum auch will ich nur « tunlichst », nach dem üblichen Ausdruck, den Geschwindigkeiten des Konkordates gerecht werden, ohne aber in der Form etwelche Aenderungen in den Vorschriften hindern zu wollen. Das ist formell der Sinn des Antrages.

Materiell entspricht er durchaus den Voraussetzungen, die ich für meinen Antrag auf Eintreten geltend gemacht habe, der Bedingung, dass in der Ausarbeitung der Vorlage Vorsicht walte und dem Publikum der verlangte Schutz gewährt werde. Wir haben nicht nur das Publikum für die Benützung der Strasse zu erziehen, wie gesagt wurde, sondern auch die Herren Motorfahrer. Ich bin immer noch der Meinung, dass die Unfallverhütung in erster Linie stehe und erst in zweiter Linie die Unfallerschädigung zu regeln sei. Was wird geltend gemacht für das Bedürfnis der vermehrten Geschwindigkeit? Ich bekämpfe dieses angebliche Bedürfnis durchaus und grundsätzlich und möchte grundsätzlich zu den heutigen Massen der Geschwindigkeit zurückkehren. Ich behaupte, dass irgend ein tatsächliches Bedürfnis nicht besteht, diese Geschwindigkeitsmasse zu erhöhen. Die bundesrätliche Vorlage erklärt lediglich, dass in der Erhöhung der Geschwindigkeitsmasse der Entwicklung Rechnung getragen werde. Ja, der Entwicklung! Wer macht diese Entwicklung? Wir wissen, wie sie gemacht wird. Umgekehrt hat Herr Walther heute zugestanden, dass, wenn sich die Autofahrer tatsächlich an diese Höchstmasse halten würden, ganz wohl damit auszukommen wäre. Aber sie überschreiten diese Höchstmasse. Dennoch hat der Bundesrat wie die Kommission die Notwendigkeit eingesehen, gewisse Höchstmasse zu bestimmen, trotz den Ueberschreitungen. Ich glaube, würden wir umgekehrt diese Höchstmasse noch erhöhen, so würden sie noch viel mehr überschritten; aus dem einen Grunde, weil auch die Kontrolle viel schwerer zu handhaben wäre, je grösser die Geschwindigkeitsmasse sind. Daran kann kein Zweifel sein.

Herr Walther hat uns in der Eintretensdebatte das amerikanische Zukunftsbild vorgestellt. Es werde möglicherweise so kommen wie in den amerikanischen Städten, dass jeder Arbeiter ein Automobil habe usw. Das darf für uns nicht massgebend sein; sonst bedürfte die künftige Generation überhaupt keiner Beine mehr. (Heiterkeit.) Die Hauptursache der Unfälle ist das zu schnelle Fahren. Das hat auch Herr Walther zugegeben. Nun wollen wir dieser Mentalität nicht noch eine gewisse amtliche Sanktion dadurch geben, dass wir die Geschwindigkeitsmasse noch erhöhen.

Zudem: Sie haben den Art. 23 in den Art. 21 aufgenommen. Art. 23 bestimmt: « Der Führer soll die Geschwindigkeit seines Fahrzeuges ständig beherrschen. » Das wird nun ein rein dekorativer Artikel sein, wenn Sie die Geschwindigkeit noch erhöhen.

Je mehr Sie die Geschwindigkeit erhöhen, desto weniger wird der Artikel zur Ausführung kommen können. Herr Walther hat das selber einigermaßen angedeutet in seiner Darstellung der verschiedenen Möglichkeiten, die zu Automobilunfällen führen können. Sodann kommen hinzu die Nachteile des Automobilverkehrs, die man heute schon kennt: die Staubplage, die Erschütterungen, die Kostspieligkeit des Strassenunterhaltes. Alle diese Nachteile werden sich mit der Erhöhung der Geschwindigkeit noch verstärken. Daran kann wiederum kein Zweifel sein.

Ich gebe ja zu, dass die Strasse keine Kleinkinderbewahranstalt ist und sein soll; aber sie soll auch kein Sportplatz sein. Wir wollen keine Kilometerfresserei. Wenn Herr Lachenal und Herr de Rabours den Ruf nach den Fremden ausgestossen haben, so begreife ich das ja von den Bewohnern der Völkerbundsstadt. Wir haben aber noch einigermaßen andere Bedürfnisse als diese Herren, die lediglich die Worte eines « boche » befolgen: « Seid umschlungen, Millionen! », nur in etwas anderem Sinne als der « boche »!

Diejenigen Fremden, die nur so durch das Land rasen, die sind — das hat schon Herr Dr. Brügger im Ständerat festgestellt — für uns kein Gewinn. Sie sehen ja nicht einmal aus ihrem Auto oder aus dem Eisenbahnwagen heraus, und dann gehen sie heim und schreiben auf Grund des Bäddeckers irgend etwas über unser Land zusammen. Sie haben vielleicht irgendwo in der Schweiz eine Person mit roten Haaren gesehen und schreiben nun: « Die Bewohner der Schweiz haben rote Haare! » (Heiterkeit.) So ist der Typus dieser Reisenden.

Nun kommt aber noch in Betracht die Konkurrenz des Automobils für die Bahnen. Sie ist schon mehrfach — auch hier — erwähnt worden; aber vielleicht ist sie noch grösser, als man so angenommen hat. Namentlich ist sie noch gefährlicher für die Nebenbahnen. Je mehr wir die Geschwindigkeit für die Automobile erhöhen, desto gefährlicher wird die Konkurrenz für die Nebenbahnen. Vergleichen Sie einmal die Verordnung über den Betrieb der Nebenbahnen und die darin genannten Geschwindigkeiten mit den für Automobile festgesetzten Geschwindigkeiten. Sehen Sie sich einmal an, was man den Nebenbahnen an Geschwindigkeit, inbegriffen die Haltestationen, gestattet.

Was wird endlich die direkte Folge sein, wenn wir die Geschwindigkeit wesentlich erhöhen? Dann werden die Regierungen der Kantone Gebrauch machen müssen von demjenigen Artikel der Bundesverfassung, der glücklicherweise nicht einmal der Zustimmung des Bundesrates bedarf, wonach sie das Recht haben, auf allen Nichtdurchgangsstrassen den Verkehr mit Motorfahrzeugen zu beschränken. Haben die Autofahrer dann etwas gewonnen? Ich glaube doch, sie werden es leichter ertragen, wenn wir das zulässige Geschwindigkeitsmass nicht erhöhen, als dass die Kantone den Verkehr auf gewissen Strassen einschränken. Das liegt doch sicher nicht im Interesse der Automobilisten selbst. Es wäre denn allerdings, dass einzelne Kantonsregierungen dieses Bedürfnis nicht einsehen oder nicht einsehen wollen. Wir haben im Flachlande — Gottlob, sage ich — noch mancherlei Nestchen, traute, heimelige Nestchen, mit winkelligen, engen Strassen, mit vorspringenden Bauten, und diese Gegenden werden nicht leicht

dazu kommen, die Höchstgeschwindigkeiten zuzulassen. Sie würden sonst geradezu die öffentliche Sicherheit gefährden. Wenn Ausländer die öffentliche Sicherheit gefährden, so würde man sie ausweisen; man hat ja die verfassungsmässigen Grundlagen dazu. Wenn wir aber es tun, so ist das natürlich etwas ganz anderes!

Aber auch in den Berggebieten, wollen Sie auch dort mit solchen Bestimmungen auskommen? In den Berggebieten, « Hoch vom Säntis an, wo der Aar noch haust » und Herr Landammann Steuble die kantonale Souveränität behütet? (Heiterkeit) « bis zum Bett, wo der Ticino braust », wo die Herren Maggini und Olgiati und Celio und andere Onorevoli wohnen (Heiterkeit), die ihren klangvollen Gruss über den Gotthard herbringen, um womöglich einen noch klangvolleren von Bern mit realeren Werten mit heimzubringen (Heiterkeit), da werden die Kantonsregierungen nicht Umgang davon nehmen können, auch ihr Volk zu schützen. Oder wollen Sie die Ureinwohner etwa in Indianerreservationen zusammenpferchen, sei es im Wallis, an den « heiligen Wassern », sei es im Nationalpark des Bündnerlandes (Heiterkeit) oder am Fusse der Silvretta nahe dem Kanton Weber-Grünenfelder (Heiterkeit) oder sonst irgendwo? Ueberall da werden die Leute tatsächlich Gefahr laufen. Das bedeutet eine wirkliche Erschwerung des Automobilverkehrs, wenn wenigstens die Behörden dieser Kantone ihre erste und verfassungsmässige Aufgabe erfüllen, auch das Publikum zu schützen und nicht nur den Herren Automobilisten und nicht nur der Fremdenindustrie zuliebe.

Herr Ast hat jüngsthin einmal erklärt, er habe eine Freude, wenn er einmal zu einer Autofahrt eingeladen werde. Und Herr Walther hat vorhin gesagt, man dürfe nicht vergessen, es sei etwas ganz anderes, wenn man selbst im Auto sitze, zu fahren, als wenn man nur draussen stehe. Das wären so Kinogeschwindigkeiten, wo man in fünf Minuten über Meer und Länder flitzt. Ich gestehe, dass auch ich einmal, ausnahmsweise (Heiterkeit), in einem geschlossenen herrschaftlichen Wagen irgendwo gefahren wurde. An einem tauklaren Sonntagmorgen, an einem Tage des Herrn, der eigentlich zu etwas Besserem gefrommt und genützt hätte, als nur den Staub aufzuwirbeln und die Leute zu ärgern. Wir kamen ein Stück weit; der Chauffeur fuhr aus voller Kraft. Ich selbst war eingeschlossen und hatte keine Möglichkeit, den Chauffeur aufmerksam zu machen: « Fahren Sie doch vernünftig! » Als wir eine Strecke weit von meinem Ort entfernt waren, stand ein Bauer am Wege. Links und rechts wirbelte der Staub auf. Der Mann sah uns zuerst erstaunt an; dann packte ihn die Wut, und er rief auf einmal: « Ihr verfluchte Säuchaibe! » (Heiterkeit.) Entschuldigen Sie mich; ich führe seinen Ausspruch wörtlich an. Ich war weit entfernt davon, über diese Anrede etwa erzürnt zu werden. Hätte ich die Möglichkeit gehabt, den Chauffeur zu beeinflussen, ich wäre, ausgestiegen und hätte dem Manne draussen gesagt: « Sie haben leider recht; ich würde auch so sprechen, wenn ich an Ihrer Stelle gestanden hätte. Aber vergeben Sie mir; ich kann nichts dafür! » So habe ich nur ein Gefühl brennender Scham empfunden und grossen Aergers an Stelle der Freude.

Ich möchte Sie noch einmal bitten, dem heimatlichen Boden und dem Volke, das darauf wachsen

und gross werden soll, Ihren Schutz angedeihen zu lassen, dem Boden, von dem Gottfried Keller sagt:

« Wo ich den Fuchs und seinen Vater kenne
Und jeden Stamm im dunkeln Forst gezählt
Und jede Trift bei ihrem Namen nenne,
Den Boden, wo mir nie ein Tritt gefehlt! »

Ich bitte Sie, den Boden der Heimat nicht zu vergessen um der Fremdenindustrie willen, deren Interessen grossartig geltend gemacht werden. Und wenn ich heute auch nur noch ein bereits als solcher publizierter « Volksvertreter auf Abbruch » bin (Heiterkeit), so werde ich dennoch, so lange ich hier bin und bleibe, das Volk und jenen Boden nicht verleugnen, dem ich entstamme. Mehr verlange ich nicht! (Beifall.)

M. de Rabours: Il me semble que nous sommes arrivés en ce moment au cœur même du sujet. M. Bopp nous a fait entendre une voix qui vient toujours de très loin, même d'un passé révolu, mais qu'on aime à écouter à cause du pittoresque et de l'originalité des expressions qu'elle profère.

J'ai fait une proposition tendant à donner au Département de justice et police le droit de fixer le maximum de vitesse, dans l'ordonnance d'exécution. Vous le savez, l'automobile se perfectionne de jour en jour. Actuellement, les moteurs à haute compression sont créés, qui permettent un freinage plus rapide. Il me semble qu'il ne serait pas inopportun de renvoyer aussi cette suggestion à la commission.

En ce qui me concerne, je ne suis pas adversaire de l'idée que la commission pourrait, elle aussi, se saisir de la proposition de M. Bopp, après quoi nous regarderions ensemble une fois encore si nous pouvions donner satisfaction à M. Bopp et à ceux qui défendent les droits dits des piétons, de ces gens dont M. Bopp a dit que, véritablement, si le nombre des automobiles s'accroissait encore, il ne resterait plus de pieds pour fouler les routes.

Dans ces conditions, je vous demande de bien vouloir étudier cette suggestion et de la renvoyer éventuellement à la commission, en même temps que la proposition de M. Bopp.

Moser-Neuhausen: Es ist ein eigenartiges Ding um die Geschwindigkeit der Automobile. Als ich in der ersten Woche mir getraute, mit meinem Automobil nach Zürich zu fahren, da brachte ich es nicht auf 40 km. In der Stadt selbst, im Hauptort des Kantons des Herrn Bopp wurde ich von einem Polizisten angehalten. Dieser erklärte mir: « Geehrter Herr, wenn Sie nicht schneller fahren, dann werde ich Sie anzeigen; Sie sind ein Verkehrshindernis! » Später, als ich es so weit brachte, 40 und 50 km zu fahren, da habe ich auch einmal einige Herren eingeladen, die aus der Gegend des Herrn Bopp stammten. Ich habe Ihnen erklärt: « Das sind nun 40, das sind 50 km. » Was haben die Herren gesagt: « Ja, ist das alles? Können Sie nicht schneller fahren mit Ihrem Fiaker? » Es ist wirklich ein grosser Unterschied, wie schon Herr Walther gesagt hat, ob man auf der Strasse steht und ein Automobil vorbeischnurren sieht, oder ob man im Wagen drin sitzt.

Ich glaube nun, wir sollten doch dazu kommen, dass alle Strassenbenützer eben schauen, miteinander auszukommen, und wenn ich sage, dass 50 km Geschwindigkeit für die heutigen Verhältnisse nicht zuviel sind, so bin ich als vernünftiger Fahrer auch

davon überzeugt, dass diese maximale Geschwindigkeit niemand schadet. Wir dürfen uns nicht an das halten, was zurzeit Gesetz ist, denn die Automobilindustrie konstruiert heute ganz andere Wagen, als sie vor fünf oder auch nur vor drei Jahren gebaut hat. Ich möchte im besondern darauf hinweisen, dass in bezug auf die Verbesserung der Bremsvorrichtungen ausserordentliche Fortschritte gemacht wurden. Mit der Zeit wird es dazu kommen, dass kein neuer Wagen mehr zum Verkauf kommt, der nicht mit einer Vierradbremse ausgerüstet ist. Heute schon haben wir den Wagen so in der Hand, dass wir ihn bei 50 km Geschwindigkeit auf ganz kurze Distanz anhalten können. Wenn Sie dem Antrage des Herrn Nationalrat Bopp Folge leisten, dann geht die ganze Geschichte wieder an die Kommission zurück. Was wird die Kommission machen? Die Referenten haben erklärt, dass die Konkordatsbestimmungen nicht wieder aufgenommen werden. Ich könnte mich auch einverstanden erklären mit der Ansicht des Herrn de Rabours, aber ich fürchte, dass wenn wir keine Maximalgeschwindigkeit in das Gesetz aufnehmen, das Gesetz angegriffen und zu Fall gebracht wird. Um dies zu verhüten, ist es das Beste, wenn wir diese Limitierung nach oben stehen lassen, und auch für Motorlastwagen ebenfalls eine bestimmte Geschwindigkeit als Maximum vorschreiben.

Es ist in den umliegenden Ländern anders. Da werden keine Maximalgeschwindigkeiten vorgeschrieben, sondern die Vorschrift lautet in Frankreich und in England einfach: die Geschwindigkeit muss so sein, dass der Fahrer jederzeit das Fahrzeug vollständig in der Hand hat. Ich gebe ohne weiteres zu, dass es für das Publikum nicht angenehm ist, wenn ein Auto mit dieser oder jener grösseren Geschwindigkeit vorbeifährt. Aber auf der anderen Seite dürfen wir wohl auch sagen, dass bei einer grossen Anzahl von Automobilisten das Bestreben vorhanden ist, anständig zu fahren, und wenn es Leute gibt, die nicht anständig fahren, dann sollen sie ohne weiteres gebüsst werden. Wir sind die allerersten, die dafür eintreten, dass diese Fahrer vor die Polizei genommen werden. Aber man darf dann auch nicht zu unsinnig dreinfahren. Ich habe eine einzige Polizeibusse wegen Ueberschreitung der Fahrgeschwindigkeit hinter mir, die ich im Kanton Aargau bezahlen musste. Wie haben die Herren von Bremgarten kontrolliert? Vor der hochehrenwerten Stadt Bremgarten stand eine Tafel mit der Aufschrift: 18 km. Ich bin mit ca. 21 km gefahren und wusste es nicht, dass ich die Grenze überschritten hatte. Nach drei Tagen kam der Bussen zettel, woraus ich ersehen konnte, dass ich kontrolliert wurde durch zwei Polizisten mit der Stoppuhr, innerhalb 200 m. Was sind das für Kontrollen! Wenn irgend etwas in den Weg kommt, ist es notwendig, eben die Bremsen anzuziehen; eine Differenz von 3 km sollte nicht dazu führen, dass man bestraft wird. Wir verlangen vom Automobilfahrer, dass er vernünftig fährt; da gehe ich mit Herrn Nationalrat Bopp vollständig einig. Auf der andern Seite aber ist es auch nicht angebracht, dass jeder Strassenbenützer, wenn ein Automobil vorbeifährt, uns Ausdrücke zruft, wie « Sauhund » usw. Beidseitig geht man zu weit; es wird aber nur besser, wenn wir uns vertragen, und es wird auch erträglicher werden, wenn einmal die Strassen besser in Ordnung sind. An vielen Orten ist das tatsächlich auch schon der

Fall. Wenn ich sehr wohl begreife, dass über Staub und Schmutz geklagt wird, muss ich anderseits feststellen, dass mit dem Geld, das die Automobilisten zahlen, mehr gegen die Staubplage angekämpft werden könnte.

Ich beantrage Ihnen nun, dem Antrage des Herrn Nationalrat Bopp keine Folge zu geben, weil dabei doch nichts herauschaut. Dann möchte ich Ihnen beantragen, auch den Antrag des Herrn de Rabours abzulehnen, und zwar aus rein taktischen Gründen. Wenn wir nicht eine Höchstzahl in das Gesetz aufnehmen, dann wird das Gesetz nicht angenommen.

Bundesrat Häberlin: Gestatten Sie mir, gegenüber den beiden Anträgen, den Antrag der Kommission noch kurz zu verfechten. Wir haben soeben gehört, dass der Vertreter der Automobilisten, Herr Moser, den Antrag de Rabours verwerfen will, und zwar, wie er ausdrücklich gesagt hat, aus taktischen Gründen. Das ist auch der Standpunkt, den die Kommission eingenommen hat. Wir haben selbstverständlich bei der Beratung des Gesetzes die Frage der Geschwindigkeit nach allen Richtungen hin durchberaten, und die erste Hauptfrage war die: soll überhaupt ein Maximum eingeführt werden oder soll nur der Grundsatz angenommen werden, dass der Fahrer jederzeit sein Fahrzeug beherrschen müsse? Das Letztere wäre ganz zweifellos das Ideal. Aber für dieses Ideal sind wir heute noch nicht reif. Das Volk, davon bin ich überzeugt, verlangt für den jetzigen Moment noch eine gewisse obere Grenze. Man will zuerst sehen, wie die Automobilisten unter dem neuen eidgenössischen Gesetz fahren und wie sie von den Rechten, die ihnen eingeräumt werden, Gebrauch machen. Ich hoffe, dass wir dazu kommen werden, dass wir in absehbarer Zeit die Geschwindigkeitsgrenze da und dort, wo es sich als notwendig erweist, erhöhen können, aber mit dem neu festzustellenden Willen des Volkes. Herr de Rabours will uns ein grosses Vertrauen schenken. Er will sogar dem Justizdepartement das Vertrauen schenken, dass es den Antrag stellen und die Geschwindigkeit fixieren soll. Ich danke für dieses Vertrauen. Es hat mich tief gerührt umso mehr, als wir Bundesräte keine Automobile besitzen. Wir haben weder private noch amtliche Automobile und mussten deshalb eigentlich in dem Verdachte stehen, dass wir die Bedürfnisse der Automobilisten nicht genügend verstehen. Aber trotzdem sage ich: « Timeo Danaos et dona ferentes. »

Ich hoffe, Herr de Rabours verstehe mich nicht falsch, wenn ich da von Furcht spreche; sie bezieht sich nicht auf uns, sondern auf die Vorlage. Ich habe mit Herrn Nationalrat Moser die bestimmte Ueberzeugung, wir würden dem Gesetze das Grab schaufeln auch nur durch die Möglichkeit, dass man irgend ein Misstrauen hegen könnte. Heute sind eben die Anschauungen noch ausserordentlich verschieden über den Begriff der Geschwindigkeit. Wir haben das von Herrn Moser gehört auf der einen Seite und von Herrn Nationalrat Bopp auf der andern Seite. Wir müssen mit unseren Verhältnissen rechnen. Wir können wirklich — da gebe ich Herrn Bopp recht — nicht mit amerikanischen Verhältnissen rechnen. In Amerika haben wir allerdings etwas andere Anschauungen. Gestern hat mir ein Fabrikant, den ich bereits in anderm Zusammenhang erwähnte, erklärt, es habe bisher Amerika grosse Personentransport-

wagen, Omnibusse, geliefert und dieselben plombiert auf 50 km Geschwindigkeit. Was ist geschehen? Es wurde geschrieben: Weg mit der Plombe, die Geschwindigkeit müsse auf 60 km eingerichtet werden für diese ganz grossen Gesellschaftstransportwagen. Man fährt also in Amerika mit 60 km Geschwindigkeit und findet das ganz richtig. Soweit sind wir nicht. Auch diejenigen, die ziemlich weit an der Spitze stehen, würden dem Bundesrate nicht zumuten, dass wir auf diese amerikanischen Anschauungen eintreten.

Aber ich möchte umgekehrt, wenn ich auch empfehle, den Antrag des Herrn de Rabours abzulehnen, auch den Antrag des Herrn Bopp zur Ablehnung empfehlen, und zwar, weil ich nicht wüsste, was die Kommission mit der Rückweisung anstellen sollte und weil sie diese Frage hüben und drüben durchstudiert hat. Die Kommission würde nur zu einem andern Entschlusse kommen können, wenn man ihr die bestimmte Weisung geben könnte, sie müsste in dem und dem Sinne die Sache entscheiden. Das hat allerdings Herr Bopp in einer gewissen Richtung getan. Aber auch das wird man nicht verlangen wollen, weil wir wirklich die Ueberzeugung haben, wir müssen über das Geschwindigkeitsmass des Konkordats etwas hinausgehen und deshalb einen anderslautenden Entscheid dem Rate selbst überlassen müssten. Ich glaube nicht, dass wir über die Stränge geschlagen haben in dem Masse, wie wir es Ihnen für die verschiedenen Verhältnisse proponieren. Jetzt steht der Artikel in Diskussion, wo generell die Maximalgeschwindigkeit auf 50 km diktiert ist. Ich glaube doch, Herr Bopp, wir dürfen es mit den 50 km wagen. Wir sind auch schon Automobil gefahren, wenn auch nur als Gäste und wenn wir uns die Sache in jenem Momente auch nur als Fahrende mitangesehen haben, so mussten wir zu der Ueberzeugung kommen, dass die 50 km eine anständige Geschwindigkeit sind, besonders wenn die Korrekturen angebracht werden, die wir in dem Artikel in bezug auf die herabgesetzte Geschwindigkeit haben. Wenn Herr Bopp in Worten, die seinem Dichterherzen alle Ehre machen von dem Idyll des Dorfes gesprochen hat, so geht mir das auch zu Herzen. Ich verstehe das gut. Wir haben aber auch daran gedacht, indem wir für das Durchfahren der Ortschaften zum vornherein eine verminderte Geschwindigkeit verlangen und erst noch in Art. 25 für besondere Verhältnisse lokale Reduktionen zulassen, diese letztern freilich unter Vorbehalt des Rekurses an die Kantonalbehörde. Den Rekurs sehen wir vor, damit nicht schikanöse lokale Vorschriften ohne Not erlassen werden. Wir haben sie sicher vielerorts nötig. Wenn ich da z. B. ans Puschlav denke, wie das grosse Postauto durch die engen Dörfer hindurchfährt, ist es mir auch klar, dass hier nicht mit 50 km gefahren werden darf, und das wollen wir auch nicht. Die Erfahrung hat aber gelehrt, dass man dort mit diesem Vehikel ganz gut passieren kann; es ist noch kein einziger Unfall an diesen Orten passiert, man kann sich also einrichten.

Ich möchte doch Herrn Bopp einladen, einen bescheidenen Fortschritt über das Konkordat hinaus uns zu gestatten, und damit möchte ich diese Empfehlung abschliessen.

Bopp: Die Einladung des Herrn Bundesrat Häberlin an mich, einem bescheidenen Fortschritt,

so wie er ihn versteht, zuzustimmen, möchte ungefähr der Einladung eines Hoteliers an mich gleichkommen, ich möchte ihm einmal «die Ehre geben», so und so. Tatsächlich kann ich von dem Antrag nicht abgehen. Es ist mir ernst, alles das zu vereinheitlichen, was sich vereinheitlichen lässt, und in dieser Beziehung eine namhafte Erleichterung für den in seiner wirtschaftlichen Bedeutung durchaus anerkannten Verkehr der Motorfahrzeuge zu gewähren.

Aber des andern Bildes werde ich nicht los: Ich bin nicht nur einmal so Auto gefahren, wie ich es geschildert habe; ich habe auch einmal in meiner nächsten Nähe gesehen, wie ein Militärauto des Bundes in ein altes Haus hineinfuhr, die Wand durchfuhr, und ich habe einen Toten am Wege dieses Autos gesehen. Ich weiss von Vielen, die zerfetzt aus dem Staube der Strasse aufgelesen wurden, tagtäglich fast kommt das vor. Ich glaube immer, wir haben hier auch eine Verpflichtung der Vorsorge.

Wir können den Fortschritt nicht so ausspielen; denn das ist nicht mehr fortschrittlich, wenn nun hier und dort einer überfahren wird. Wir huldigen dem Fortschritt, möglichst blitzschnell zu fahren! Ich glaube, dem tatsächlichen, wirklichen, vernünftigen Bedürfnis genügt der heutige Verkehr durchaus; soweit er nicht willkürliche Schranken enthält, und soweit wir ihn verbessern können, bin ich dabei. Aber, wie gesagt, diesen Schutz kann ich nicht preisgeben.

Herr Moser hat mich darauf aufmerksam gemacht, dass nun wiederum eine Verzögerung der Beratung eintreten würde durch die Rückweisung der Vorlage an die Kommission. Wenn ich mich recht erinnere, war es Herr Moser selber, der in der Eintretensdebatte, als er gegen das Gesetz sprach, darauf aufmerksam machte, dass eine ganze Reihe von Rückweisungsanträgen an die Kommission erfolgen und infolgedessen die notwendige Reform eigentlich verzögert werde. Er hat ferner auf meine Einwendung gesagt, was auch Herr Bundesrat Häberlin geltend gemacht hat, dass im übrigen allen möglichen Verkehrshindernissen Rechnung zu tragen sei nach den Vorschriften, die wir haben. Ich gebe zu, diese Vorschriften bestehen. Aber die einzige Vorschrift mit praktischer Möglichkeit, die ein praktisch greifbares Resultat haben könnte, ist das Höchstmass der Geschwindigkeit. Diese allgemeinen Vorschriften, der Fahrer habe so und so zu fahren, wenn die und die Verhältnisse eintreten, sind mehr Theorien und Dekoration. Sie mögen aufrichtig gemeint sein, ich bestreite das durchaus nicht; aber praktisch ist damit herzlich wenig anzufangen.

Herr Moser hat geltend gemacht, mit den neuen Konstruktionen von Wagen sei nun die Möglichkeit gegeben, auch bei vergrösserter Schnelligkeit sofort anzuhalten. Das ist meines Erachtens nicht richtig. Ich habe vom Vorsteher eines kantonalen Polizeidepartements im laufenden Jahre Mitteilungen erhalten über solche Fälle. Da hat diese kantonale Polizeidirektion Probefahrten veranstaltet, um in einem gewissen Untersuchungsfall zu einem positiven Resultat zu gelangen darüber, ob der Betreffende fahrlässig gehandelt habe oder nicht. Sie hat Probefahrten veranstaltet mit Wagen neuester Konstruktion und absolut ausgewählten, soliden Fahrern, und es hat sich ergeben, dass vom Zeitpunkt an, wo die Bremsung vorgenommen wurde, der Wagen immer

noch acht Meter weiter gefahren ist. Aus diesem Grunde kann ich nicht daran glauben, dass die Möglichkeit gegeben sei, auch bei vermehrten Fahrgeschwindigkeiten sofort den Wagen anzuhalten, wenn es notwendig ist.

Ich weiss nicht, ob die Aufrufe, von denen Herr Moser gesprochen, viel genützt haben. Nach meinen Wahrnehmungen nicht. Der Automobilvereinsvorstand hat dann und wann schöne, schätzenswerte Aufrufe erlassen, die Herren Fahrer möchten doch vernünftig fahren. Das ist zum grossen Teil in den Wind gesprochen und wird nicht befolgt. Es hat auch Herr Walther konstatiert, dass weitaus die meisten Unfälle, die passieren, von der Ueberschreitung der Schnelligkeitsgrenze herrühren.

Ich habe hier die Automobilrevue, die uns gestern zugestellt worden ist. Sie mögen nur die zwei Titelbilder ansehen, den Unterschied zwischen 1914 und 1924 im Verkehr auf öffentlichem Gebiet der Strasse. Diese zwei Bilder sprechen nicht für das Begehren der Automobilisten, die Schutzmassnahmen zu vermindern im Interesse des Verkehrs, sondern sie sprechen für meine Ansicht: Je intensiver der Verkehr auf Strassen und Plätzen, desto intensiver müssen auch die Schutzmassnahmen sein.

Ich bin kaum im Zweifel darüber, dass Sie meinen Antrag abweisen werden. Aber machen Sie, was Sie wollen, ich genüge meiner Pflicht und gehe nicht ab von dem, was ich als solche erachte. Ein praktisch positives Bedürfnis für die Vermehrung der zulässigen Geschwindigkeit ist nirgends genannt. Man hat lediglich darauf abgestellt, das sei jetzt Uebung und Brauch, man fahre jetzt so schnell, das sei die «Entwicklung». Das ist keine Begründung für ein tatsächliches Bedürfnis. Sie haben gehört, dass im Gegenteil der jetzige Brauch weit über das gesetzlich zulässige Mass hinausgeht, über das Mass, das auch praktisch zulässig wäre. Angesichts dessen kann ich diese Angaben nicht als begründet anerkennen und halte meinen Antrag aufrecht.

M. de Rabours: Une simple déclaration. Il est évident que la plupart d'entre vous semblent être séduits par le prestige des chiffres. Ce chiffre de 50 km paraît nécessaire pour rassurer les esprits inquiets. D'autre part, j'ai entendu donner une compétence au Département fédéral de justice et police, qui m'a répondu par l'organe de M. Häberlin, son chef: «Timeo Danaos et dona ferentes.» Je regrette que mes dons ne soient pas accueillis avec un sourire meilleur, mais je ne persisterai point à faire le bonheur de quelqu'un malgré lui. Cependant, vous me permettez d'attirer votre attention sur cette circonstance-ci, c'est que nous donnons de la rigidité à un texte de loi destiné à régler une vitesse qui varie avec les époques. Nous commettons une erreur. Mais, comme je ne veux pas me séparer de la commission sur ce point, je déclare retirer la proposition que j'avais faite.

Gelpke: Ich bin mit Interesse den Ausführungen der Herren Bopp, de Rabours und Moser gefolgt und habe dabei den Eindruck erhalten, dass eigentlich ein jeder der Herren von seinem individuellen Standpunkte aus recht hat.

Was ist eigentlich zu tun? Wir haben es beim Automobilismus mit einem Verkehrsinstrument zu

tun, das gewissermassen über seine Unterlagen — d. h. über die gegebene Strassenbahn — weit hinausgewachsen ist. Vergessen Sie nicht, dass unser Strassenwesen im grossen und ganzen, was die Tracéverhältnisse, die Steigungsverhältnisse und namentlich die Breitenabmessungen anbelangt, den heutigen Bedürfnissen nicht mehr genügt, weil aus einer Zeit datierend, wo der Eisenbahnverkehr noch nicht existierte. Und als dann das Eisenbahnwesen sich entwickelte, von 27 km im Jahre 1847 bis auf 6000 km in unserer Zeit heranwuchs, da verödeten die Strassen. Die Strassen waren schlecht unterhalten, der Kies wurde lose aufgelegt und nur selten mit Dampfwalzen eingebettet. Der Verkehr, der sich damals, noch vor wenigen Jahrzehnten, abwickelte, war bloss ein Ortsverkehr und restlos beschränkt auf die animalische Zugskraft.

Und nun setzte unverhofft die ausserordentlich rasche Entwicklung der Automobiltechnik ein; gewiss ein Wunder der Erfindung. Aber wie alles, was in der Technik seinen Entwicklungsgang nimmt, seine zwei Seiten hat, so auch hier. Der technische Fortschritt, angepasst an die menschlichen Lebensnotwendigkeiten, an die wahren und nicht eingebildeten Bedürfnisse der Gesellschaft, erweist sich als sehr gut und nützlich. Aber wenn die Technik Selbstzweck wird und den Menschen der Maschine unterordnet, dann entwickelt sie sich bisweilen zu einem Instrument der Zerstörung und der Vernichtung.

So begegnen wir auch hier Widersprüchen. Auf der einen Seite bewundern wir ein nutzbringendes wirtschaftstechnisches Instrument und auf der andern Seite beklagen wir dessen Auswüchse.

Es ist ja selbstverständlich, dass die hohen Geschwindigkeiten die eigentliche Ursache der Unfälle bilden. Ich bedaure bloss, dass wir in bezug auf die Unfallstatistik keine bestimmten Daten zur Verfügung haben und doch hätten dieselben die Grundlagen für den Entwurf dieses Gesetzes abgeben sollen. Wir können uns bloss mit generellen Daten aushelfen. Wenn wir die Zeitungsberichte zur Hand nehmen und lesen, wie Tag für Tag sich Unfälle ereignen, so gelangen wir auf Grund einer approximativen Zusammenstellung auf die erschreckend hohe Zahl von 700, vielleicht auch von 800 verletzten und getöteten Personen im Jahre. Stellen Sie sich nun einmal im Geiste dieses kriegsstarke Bataillon von Opfern des Automobilverkehrs vor: Kinder, Frauen, Greise, alle mitten aus dem Leben herausgerissen und dem Tod oder schwerer Verletzung überantwortet! Das ist ein schweres Lehrgeld, das sind schwere Opfer, die wir der verkehrswirtschaftlichen Expansion auf unseren Strassen zu bezahlen haben. Ich habe das Gefühl, diese Opfer sind zu gross.

Nun will ich gegen den Autosport und die wirtschaftliche Berechtigung des Automobilwesens an sich durchaus nichts einwenden. Aber wenn Sie das Auto wollen — und ihm auch eine gewisse Freiheit in bezug auf die Geschwindigkeitsentwicklung gewährleisten —, dann müssen Sie auch die Grundbedingungen wieder schaffen, das sind die Strassen. Wir haben in der Schweiz nur wenige Strassen, auf denen mit Geschwindigkeiten von 50 und 60 km dahingeraus werden kann. Unser Strassennetz ist im Vergleich zum Strassennetz der uns umgebenden Staaten ausserordentlich primitiver Natur. Blicken Sie beispielsweise auf Frankreich mit seinem mustergültigen Strassennetz,

mit seinen breiten Staats- und Departementsstrassen, auf beiden Seiten begrenzt durch Alleen, und beachten Sie wieder die geringe Besiedlungsdichte, wo oft auf 5, 10 km und grössere Distanzen kein Haus und keine Ortschaft angetroffen werden. Ueberblicken Sie dagegen unser Land, speziell das Gebiet, das zwischen Jura und Alpen eingebettet daliegt und dem Grossverkehr im Automobilwesen zu dienen hat. Hier haben Sie eine selbst für europäische Begriffe aussergewöhnliche Besiedlungsdichte von zirka 200 Personen pro Quadratkilometer, ein Haus folgt dem andern, eine Ortschaft fliesst in die andere über. Wie wollen Sie da mit Geschwindigkeiten fahren, die sogar die durchschnittliche Geschwindigkeit unserer Schnellzüge von 45—55 km übertreffen? Das ist nicht zulässig.

Wenn Sie dem Autoverkehr freie Entwicklungsbahn sichern wollen — ich selbst bin durchaus dafür — und wenn Sie hohe Geschwindigkeiten, die technisch möglich sind, wirklich ausnützen wollen, dann schaffen Sie Automobilstrassen oder gehen Sie dazu über, eine Dreiteilung des Verkehrs vorzunehmen, in dem Sinne, dass Sie die Fussgänger auf Parallelwege, auf Trottoirs weisen; dass Sie weiterhin den animalischen Zugsdienst vom motorischen trennen, indem Sie einen Streifen der Strasse dem animalischen Zugsdienst reservieren. Dann mögen 70, 80 und 100 km gefahren werden, das ist dann belanglos.

Aber alle diese Grundvoraussetzungen sind heute nicht vorhanden. Wenn man unser Strassennetz besichtigt, dann wird man gewahr, dass eine Grosszahl von Strassen nicht einmal eine Breite von 6 m aufweist, dass hunderte von Strassenkilometern bloss Breiten von 3—5 m besitzen. Stellen Sie sich nun auf diesen engen Wegen einen intensiven Automobilverkehr vor mit Geschwindigkeiten von 50 km und selbst mehr. Es ist ausgeschlossen, dass hier ein ordnungsmässiger Verkehr abgewickelt werden kann.

Auf Grund dieser Erwägungen, die ich hier nicht weiter ausführen will, möchte ich Ihnen beantragen, dem Gedanken des Herrn Bopp in bezug auf Ermässigung der Geschwindigkeit in der Weise Rechnung zu tragen, dass die Höchstgeschwindigkeit von 50 km nur auf den vom Bundesrat auf Grund von Art. 3 dieses Gesetzes bezeichneten Strassen zugelassen wird. Ich möchte Ihnen somit beantragen, zu sagen: «Für Motorwagen unter 3000 kg Gesamtgewicht und für Motorräder beträgt das Höchstmass der Geschwindigkeit auf den vom Bundesrat bezeichneten Strassen 50 km in der Stunde.»

M. Calame, rapporteur français de la commission: En exposant les raisons qui ont dicté à la commission les dispositions des articles concernant la vitesse, je me suis permis déjà de recommander par avance le rejet de la motion de renvoi de M. Bopp. Les motifs que M. Bopp a donnés à l'appui de sa motion n'ont pas modifié notre opinion. La commission a été unanime, au cas particulier. Il n'y a eu aucune proposition d'en rester aux dispositions du concordat actuel et je ne pense pas qu'une discussion nouvelle dans la commission modifierait les décisions de celle-ci, pas davantage dans le sens indiqué par M. Bopp que dans celui indiqué par M. de Rabours. M. de Rabours, qui fait partie de la commission — il vous l'a rappelé — n'a développé non plus dans nos délibérations aucun amendement quelconque. Vous aurez remarqué,

encore, que dans la liste des revendications présentées par le comité d'action des intéressés à la circulation routière aucune proposition n'est faite au nom des groupements automobilistes. Dans ces conditions, nous sommes en droit de penser que les dispositions introduites dans le projet de loi donnent satisfaction à la majorité de ceux qui défendent les intérêts des automobilistes. M. de Rabours justifie sa proposition par le désir qu'il aurait eu de donner une preuve de confiance au Conseil fédéral et au Département de Justice. Pour le moins autant que M. de Rabours, j'ai confiance dans le Conseil fédéral et dans le Département de Justice, mais je crois que la question ne peut pas être posée sur ce terrain-là. Il faut donner certaines garanties au public; et c'est pourquoi j'estime qu'il y a lieu de maintenir dans la loi des indications précises et de fixer le chiffre de 50 km.

M. Gelpke vous propose de limiter aux seules routes de grand passage désignées par la Confédération la vitesse de 50 km à l'heure. Je tiens à faire remarquer qu'il y a dans tous les cantons des routes qui ne seront pas cataloguées comme routes de grand passage par la Confédération, mais qui sont construites au moins aussi bien que les routes dites de grand passage. Il n'existe pas de raison de créer deux régimes, l'un pour les routes déclarées routes de grand passage par la Confédération et l'autre pour les routes que les cantons estiment suffisantes pour une circulation automobile normale. Dans ces conditions, je propose de repousser la proposition de M. Gelpke aussi bien que celle de M. Bopp.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich möchte ebenfalls beantragen, den Antrag Bopp zurückzuweisen. Was soll die Kommission tun? Wir haben diese Frage schon eingehend behandelt; sie ist auch im Ständerat eingehend geprüft worden. Soll die Kommission einen Antrag, den sie meines Erinnerens einstimmig gefasst hat, neuerdings in Erwägung ziehen, gestützt auf Darlegungen, die hier gemacht worden sind, die aber gar nichts Neues gebracht haben? Ich möchte Herrn Bopp daran erinnern, dass es Kantone gibt, die mit der Geschwindigkeit noch weiter gehen. Der Kanton Bern z. B. gestattet 60 km in der Stunde. Ich kann Herrn Bopp versichern, dass jedermann zufrieden sein wird, wenn die vorgeschlagene Geschwindigkeit nicht überschritten wird. Ich bedaure, dass Herr Bopp nicht mehr Automobilfahrten macht. Ich bin leider auch nicht Automobilbesitzer; aber wenn man auch nur Gelegenheit hat, hin und wieder Automobil zu fahren, so weiss man, dass man, wenn man mit 50 km fährt, nicht auf Widerstand stösst bei der Bevölkerung. Wir haben in Art. 22 eine Bestimmung über die Geschwindigkeit beim Durchfahren von Ortschaften; da kann man weiter reden. Uebrigens hat man bereits die Erfahrung gemacht, dass die Leute zufrieden sind, wenn man in Ortschaften nicht über 30 km fährt, sofern nicht ganz besondere Verhältnisse an den Strassen vorliegen. Man muss sich auch daran erinnern, dass das Publikum sich von Tag zu Tag mehr an den Automobilverkehr gewöhnt. Man ist gegenüber dem Automobilverkehr nicht mehr so unbeholfen auf der Strasse wie früher. Ich möchte Ihnen beantragen, den Antrag des Herrn Bopp abzulehnen.

Was die Anregung des Herrn de Rabours anbelangt, hat Herr Kollega Calame bereits das Nötige gesagt.

Das plötzlich erwachende Vertrauen zum Bundesrat und dem Justizdepartement ist sehr schön und für uns alle erfreulich. Man sieht im Geiste den Tag kommen, wo Herr Bundesrat Häberlin und Herr de Rabours sich in den Armen liegen, ein Bild, das einer Filmaufnahme würdig wäre. Trotz dieser entente cordiale haben wir die Meinung, es sei doch richtiger, dass das Gesetz hier das Nötige sagt. Das Volk muss aus dem Gesetze selbst ersehen, wie die Sache gemeint ist.

Nun noch ein Wort gegenüber Herrn Gelpke. Herr Gelpke hat darauf hingewiesen, in welchem ungenügendem Zustand sich unser schweizerisches Strassennetz befinden hat und zum Teil heute noch befindet. Er hat sehr drastisch geschildert, wie die Strassen von Anfang an schlecht gebaut und wie sie nicht auf den Automobilverkehr eingerichtet seien. Das ist alles zutreffend. Aber trotz dieses schlechten, miserablen Zustandes, wie er ihn geschildert hat, hatte man bereits im Konkordat die Geschwindigkeit von 40 km zugestanden. Jetzt hat in der ganzen Schweiz eine durchgehende Verbesserung der Strassen eingesetzt. Ueberall in der ganzen Schweiz, wo es sich um Durchgangsstrassen handelt, geht das Bestreben der Kantone dahin, die Strassen dem neuen Verkehre anzupassen. Die Kantone geben Millionen und Millionen aus. Ich erinnere Sie an die Projekte der Kantone Bern, Aargau und auch Luzern. Ueberall ist eine grosse Verbesserung durchgeführt. Mit jedem Tage werden die Verhältnisse sich weiter bessern. Jeder Automobilist wird Ihnen sagen, dass in den meisten Kantonen jetzt ganz andere Strassenverhältnisse sind als früher. Also kann man es riskieren, zu den 40 km, die man bis jetzt hatte, noch 10 zuzulegen.

Herr Kollega Gelpke hat von Staatsstrassen von rund 3 m Breite gesprochen. Es gibt in der ganzen Schweiz keine solchen. (Zuruf **Gelpke**: Ich habe nicht von Staatsstrassen gesprochen!) Staatsstrassen haben doch im Minimum 4,5 m Breite.

Dann hat Herr Gelpke eine Vergleichung von Schnellzugsgeschwindigkeit und Automobilgeschwindigkeit herbeigezogen, und hat gesagt, die Schnellzugsgeschwindigkeit sei 45 km in der Stunde. (Zuruf **Gelpke**: Die Durchschnittsgeschwindigkeit!) Die Schnellzugsgeschwindigkeit geht doch viel weiter, auch die Durchschnittsgeschwindigkeit, speziell wenn man die von Herrn Gelpke so stark verpönte Elektrifikation in Betracht zieht.

Was nun die Bestimmung anlangt, die er vorge schlagen hat, 50 km nur für die Durchgangsstrassen zu gestatten, so müsste ich fragen, wie denkt sich Herr Gelpke die Sache für die andern Strassen? Da müssten wohl die Kantone allein kompetent sein und könnten noch besondere Beschränkungen anordnen.

Wenn man die Verhältnisse und alle die Verbesserungen, die gemacht worden sind, und die Anschauung des Publikums in Betracht zieht, so glaube ich, kann man ruhig riskieren, die 50 km beizubehalten und ich beantrage, unter Rückweisung der gestellten Anträge, die Vorschläge der Kommission anzunehmen.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag Bopp	Minderheit
Für den Antrag der Kommission	58 Stimmen
Für den Antrag Gelpke	30 Stimmen

Art. 22.

Antrag der Kommission.

Art. 22 (wird Art. 23).

Proposition de la commission.

Art. 22 (devient art. 23).

M. Calame, rapporteur français de la commission: Le concordat intercantonal concernant la circulation des véhicules automobiles fixe déjà des vitesses réduites; ainsi, dans les localités cette vitesse est réduite à 18 km. L'expérience a enseigné que cette vitesse est très difficile à observer, cette limite est constamment dépassée.

En ce qui concerne les camions de poids lourd, la vitesse est limitée pour les camions jusqu'à 6 tonnes à 15 km et pour les camions d'un poids supérieur à 6 tonnes à 12 km, celle des omnibus à 20 km.

La commission ne s'est guère écartée de ce qui existe à l'heure actuelle en ce qui concerne les automobiles de poids lourd, puisqu'elle propose de limiter la vitesse à 15 km uniformément. En revanche, elle vous propose d'élever à 30 km le chiffre de 18 actuellement inscrit dans le concordat pour les autres voitures automobiles.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Mit dem Ständerat ist Ihre Kommission der Ansicht, dass für das Durchfahren der Ortschaften ein Höchstmass der Geschwindigkeit festzusetzen sei, und zwar ein solches, das unter der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit liegt. Wie hoch soll man gehen? Im Ständerat hat in dieser Richtung eine sehr lebhaft diskussion stattgefunden. Der Bundesrat wollte gegenüber dem Konkordat eine Erhöhung von 12 auf 15 km vorschlagen. Es wurden dann Anträge gestellt, welche hinter das Konkordat zurückgehen wollten. Schliesslich fand sich aber dann eine grosse Mehrheit für den Vorschlag des Bundesrates, das Höchstmass der Geschwindigkeit beim Durchfahren der Ortschaften auf 30 km, für Motorlastwagen auf 15 km festzusetzen. Die Kommission hat diesen Antrag zu dem ihrigen gemacht, und zwar von der Erwägung geleitet, dass damit allen vernünftigerweise zu stellenden Begehren Rechnung getragen sei.

Für Wagen unter 3000 kg genügt diese Geschwindigkeitsreduktion vollständig, um dem Strassenverkehr in Ortschaften eine gewisse Sicherheit zu gewähren. Das gleiche gilt auch für die Motorlastwagen. Ich glaube, dass die Bevölkerung durchaus zufrieden sein wird, wenn man in dieser Weise für das Durchfahren der Ortschaften die Geschwindigkeit reduziert.

Man spricht häufig von der Kindergefährdung durch Motorlastwagen, und man muss ja sagen, dass in dieser Richtung wiederholt Unfälle vorgekommen sind. Nun ist aber darauf hinzuweisen, dass der Bremsweg, d. h. die Strecke, auf welcher der Wagen zum Stillstand gebracht werden kann, bei einem Lastwagen mit 10 km 0,8 m beträgt, bei 20 km 6 m und bei 15 km ungefähr 3—4 m. Damit kann ein Lastwagen noch ausweichen, wenn sich ein plötzliches Hindernis zeigt, z. B. eine Gefährdung von Kindern vorliegt.

Nun hat Herr Moser darauf hingewiesen, dass namentlich in Städten, die allzu grosse Beschränkung der Geschwindigkeit unter Umständen direkt zu

Verkehrsstockungen führen und eine gewisse Gefährdung für andere Fuhrwerke bringen kann.

Was der Bundesrat und mit ihm die ständerätliche Mehrheit vorgeschlagen hat, ist auch der Antrag unserer Kommission.

M. Gottret: Il ne faut pas se dissimuler que la question de la vitesse sera en quelque sorte la pierre d'achoppement contre laquelle risque de sombrer la loi en discussion, loi compliquée, péniblement édiflée. Je ne suis pas compétent pour traiter cette question, surtout en ce qui concerne les automobiles qui transportent les voyageurs: j'aurais voulu cependant que la commission fit une distinction entre les automobiles et les auto-camions lourdement chargés munis de pneus pleins et ceux munis de pneus élastiques. En effet, les voitures à pneus pleins soulèvent beaucoup plus de poussière par les temps secs, et éclaboussent davantage les passants par les temps humides. Je connais un village dont les rues sont excessivement étroites et où défilent dans la journée 100 à 150 autos-camions lourdement chargés. Il est impossible aux habitants de rester dans leurs demeures, l'ébranlement, la poussière ou la boue en rendant le séjour intenable.

Il conviendrait donc que la commission revînt sur sa décision et établît une distinction entre les automobiles à bandages pleins et ceux à bandages élastiques. Quant à la vitesse, elle ne devrait pas dépasser 10 km dans la traversée des localités.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Je renouvelle l'observation que pour ce qui concerne les automobiles de poids lourd, le concordat fixe des vitesses maxima qui se rapprochent beaucoup de celles prévues.

Dans ces conditions, il me paraît bien difficile de revenir en arrière, comme le voudrait M. Gottret. Le renvoi à la commission me semble parfaitement inutile et j'estime que le conseil est suffisamment renseigné pour se prononcer immédiatement.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommission	Mehrheit
Für den Antrag Gottret	Minderheit

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici le débat est interrompu.)

Vormittagssitzung vom 19. Dezember 1924.
Séance du matin du 19 décembre 1924.

Vorsitz -- Présidence: Hr. Mächler.

1833. Sprengstoffgesetz.
Explosifs. Loi fédérale.

Redaktionelle Bereinigung. — *Rédaction définitive.*

(Siehe Seite 749 hiervor. — Voir page 749 ci-devant.)

Präsident: Es ist Ihnen die Redaktionsvorlage betr. das Sprengstoffgesetz verteilt worden. Die Kommission hat dazu keine Bemerkungen zu machen.

Angenommen. — *Adopté.*

Schlussabstimmung. — Votation finale.

Für Annahme des Gesetzentwurfs 111 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat.
(Au Conseil des Etats.)

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 825 hiervor. — Voir page 825 ci-devant.)

Art. 23.

Antrag der Kommission.

Art. 23, Abs. 1 nach Ständerat wird Art. 21, Abs. 1. Abs. 1bis. Jeder Motorwagen, dessen Konstruktion eine Geschwindigkeit von über 15 km in der Stunde zulässt, muss mit einem Geschwindigkeitsanzeiger versehen sein.

Abs. 2 nach Ständerat wird Art. 23bis.

Proposition de la commission.

Art. 23, alinéa premier selon la décision du Conseil des Etats devient art. 21, alinéa premier.

1bis. Toute voiture automobile doit être munie d'un indicateur de vitesse si sa construction lui permet de dépasser une vitesse de 15 kilomètres à l'heure.

Alinéa 2 devient art. 23bis.

M. Calame, rapporteur français de la commission: L'art. 23 traite de la vitesse en général. Il sera très bref si vous voulez bien accepter notre proposition

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1924
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.12.1924
Date	
Data	
Seite	825-835
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 795

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Verkehrsstockungen führen und eine gewisse Gefährdung für andere Fuhrwerke bringen kann.

Was der Bundesrat und mit ihm die ständerätliche Mehrheit vorgeschlagen hat, ist auch der Antrag unserer Kommission.

M. Gottret: Il ne faut pas se dissimuler que la question de la vitesse sera en quelque sorte la pierre d'achoppement contre laquelle risque de sombrer la loi en discussion, loi compliquée, péniblement édiflée. Je ne suis pas compétent pour traiter cette question, surtout en ce qui concerne les automobiles qui transportent les voyageurs: j'aurais voulu cependant que la commission fit une distinction entre les automobiles et les auto-camions lourdement chargés munis de pneus pleins et ceux munis de pneus élastiques. En effet, les voitures à pneus pleins soulèvent beaucoup plus de poussière par les temps secs, et éclaboussent davantage les passants par les temps humides. Je connais un village dont les rues sont excessivement étroites et où défilent dans la journée 100 à 150 autos-camions lourdement chargés. Il est impossible aux habitants de rester dans leurs demeures, l'ébranlement, la poussière ou la boue en rendant le séjour intenable.

Il conviendrait donc que la commission revînt sur sa décision et établît une distinction entre les automobiles à bandages pleins et ceux à bandages élastiques. Quant à la vitesse, elle ne devrait pas dépasser 10 km dans la traversée des localités.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Je renouvelle l'observation que pour ce qui concerne les automobiles de poids lourd, le concordat fixe des vitesses maxima qui se rapprochent beaucoup de celles prévues.

Dans ces conditions, il me paraît bien difficile de revenir en arrière, comme le voudrait M. Gottret. Le renvoi à la commission me semble parfaitement inutile et j'estime que le conseil est suffisamment renseigné pour se prononcer immédiatement.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommission	Mehrheit
Für den Antrag Gottret	Minderheit

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici le débat est interrompu.)

Vormittagssitzung vom 19. Dezember 1924.
Séance du matin du 19 décembre 1924.

Vorsitz -- Présidence: Hr. Mächler.

1833. Sprengstoffgesetz.
Explosifs. Loi fédérale.

Redaktionelle Bereinigung. — *Rédaction définitive.*

(Siehe Seite 749 hiervor. — Voir page 749 ci-devant.)

Präsident: Es ist Ihnen die Redaktionsvorlage betr. das Sprengstoffgesetz verteilt worden. Die Kommission hat dazu keine Bemerkungen zu machen.

Angenommen. — *Adopté.*

Schlussabstimmung. — Votation finale.

Für Annahme des Gesetzentwurfs 111 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat.
(Au Conseil des Etats.)

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 825 hiervor. — Voir page 825 ci-devant.)

Art. 23.

Antrag der Kommission.

Art. 23, Abs. 1 nach Ständerat wird Art. 21, Abs. 1. Abs. 1bis. Jeder Motorwagen, dessen Konstruktion eine Geschwindigkeit von über 15 km in der Stunde zulässt, muss mit einem Geschwindigkeitsanzeiger versehen sein.

Abs. 2 nach Ständerat wird Art. 23bis.

Proposition de la commission.

Art. 23, alinéa premier selon la décision du Conseil des Etats devient art. 21, alinéa premier.

1bis. Toute voiture automobile doit être munie d'un indicateur de vitesse si sa construction lui permet de dépasser une vitesse de 15 kilomètres à l'heure.

Alinéa 2 devient art. 23bis.

M. Calame, rapporteur français de la commission: L'art. 23 traite de la vitesse en général. Il sera très bref si vous voulez bien accepter notre proposition

d'alléger le texte du Conseil des Etats pour faire des dispositions du deuxième alinéa l'objet d'un art. 23bis concernant la vitesse très réduite.

L'art. 23 disait donc en première ligne: « Le conducteur doit rester constamment maître de sa vitesse ». La commission a été sollicitée par un de ses membres, M. de Rabours, de compléter cette disposition par un alinéa 1 bis que vous avez dans le projet qui vous a été distribué et qui consiste à imposer à toute voiture automobile un indicateur de vitesse si la construction de la voiture lui permet de dépasser la vitesse de 15 km à l'heure. Les raisons qui ont guidé M. de Rabours et qui nous ont paru péremptoires sont essentiellement qu'il est utile pour le conducteur de pouvoir en tous temps contrôler lui-même sa vitesse.

Le comité d'action pour la circulation routière avoir une autre opinion que M. de Rabours; il demande que cet alinéa soit supprimé. Je m'incline devant la science de mon collègue et c'est en m'appuyant sur son autorité que je vous propose de voter cet article avec l'alinéa 1 bis.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Im ersten Absatz dieses Artikels hatte der Bundesrat vorgeschlagen, im Gesetze eine allgemeine Bestimmung aufzunehmen, wonach der Führer die Geschwindigkeit seines Fahrzeuges jederzeit beherrschen soll. Damit soll die Verantwortlichkeit des Führers festgestellt werden für den Fall, dass er dieser Vorschrift zuwiderhandelt oder in die Lage kommt, wo er der Vorschrift nicht genügen kann. Wir haben diese Vorschrift aufgenommen mit der Abänderung, dass sie schon in Art. 21 als Abs. 1 eingeschaltet wird. Des weitern werden in diesem Artikel noch Vorschriften aufgestellt über das Verhalten des Fahrers, auf die ich jetzt nicht näher eintreten will.

Neu ist nun in dieser Vorschrift, dass jeder Motorwagen, dessen Konstruktion eine Geschwindigkeit von über 15 km in der Stunde zulässt, mit einem Geschwindigkeitsmesser versehen sein muss. Man unterscheidet zweierlei Geschwindigkeitsmesser. Einmal solche, die ähnlich wie eine Uhr die Zeit jederzeit die Geschwindigkeit angeben, mit der gefahren wird. Dann gibt es daneben noch besondere Kontrollapparate die nicht bloss in jedem Moment die gefahrene Geschwindigkeit markieren, sondern die auf einem besondern Streifen die Geschwindigkeit vormerken, sodass man auch später nach Schluss der Fahrt genau feststellen kann, mit welcher Geschwindigkeit in einem bestimmten Moment gefahren worden ist. Ein solcher Apparat hat seine ganz besondere Bedeutung für Unfälle, weil sich damit feststellen lässt, welche Geschwindigkeit das Fahrzeug gerade in dem Moment hatte, als der Unfall passierte.

Die Einführung eines solchen registrierenden Kontrollapparates hätte natürlich grosse Bedeutung, in erster Linie für den Automobilisten. Ein derartiger Apparat wäre für ihn nicht immer sehr angenehm, aber sehr wertvoll für das Publikum.

Der Bundesrat hatte vor ungefähr 13 Jahren eine Kommission bestellt zur Prüfung der Frage, ob ein Apparat erfunden sei, der allen Anforderungen genügen dürfte. Ich hatte damals die Ehre, dieser Kommission als Mitglied anzugehören. Es wurden

uns zirka 20 bis 22 zum Teil ganz genial ausgedachte Apparate vorgelegt. Aber die Kommission kam einstimmig zum Schluss, dass noch kein Apparat in solcher Vollkommenheit vorhanden sei, dass sich die obligatorische Einführung rechtfertige. Selbst der technisch vollkommenste Apparat Tell, den die meisten Automobilfahrer kennen, und die ihn auch vielfach angeschafft haben, hat nicht den notwendigen Grad der Vollkommenheit erreicht. Es haftet ihm noch der Fehler an, dass der Kontrollstreifen nicht jeder willkürlichen Aenderung entzogen ist und namentlich, dass bei Unfällen die Geschwindigkeit doch nicht absolut genau auf die Sekunde festgestellt werden kann. Der Zeiger des Apparates schwankt im Moment des Anhaltens des Wagens immer noch ein bisschen und das macht sich auf dem Kontrollstreifen bemerkbar, sodass im Augenblick des Anhaltens nicht die wirkliche Geschwindigkeit genau markiert wird. Das hat aber seine grosse Bedeutung, gerade für Unfälle, in dem unter Umständen der Richter sagen wird: « Du bist in dem Moment mit der und der Geschwindigkeit gefahren, während in Wahrheit — es wird sich ja meist um Sekunden handeln — doch die Geschwindigkeit eine ganz andere, geringere war, als der Kontrollstreifen ausweist. Man könnte also mit einem Obligatorium eines solchen Kontrollapparates unter Umständen die Gefahr einer unrichtigen Fixierung der Tatsachen schaffen. Dann kommt dazu, dass auch dieser Apparat heute noch zu teuer ist, um für jeden Wagen vorgeschrieben zu werden.

Anders liegen die Verhältnisse bei den sog. einfachen Geschwindigkeitsmessern. Da gibt es ungezählte vortreffliche Systeme, und man kann die Anbringung eines solchen Geschwindigkeitsmessers unbedenklich obligatorisch erklären. Jeder Führer soll sich in jedem Augenblick der Fahrt überzeugen können, wie rasch er fährt.

Wir empfehlen Ihnen den Antrag unserer Kommission.

Ich habe nur noch darauf hinzuweisen, dass das Verlangsamten der Fahrt bzw. das Anhalten auch bei Strassenkreuzungen und beim Vorbeifahren von Radfahrern beantragt wird. Unser Vorschlag ergänzt in einer gewissen Beziehung den bundesrätlichen und ständerätlichen Vorschlag.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 23 bis.

(Art. 23, Abs. 2, des Entwurfes. — Art. 23, 2^e al., du projet.)

Antrag der Kommission.

Stark verminderte Geschwindigkeit.

Der Führer hat den Lauf zu verlangsamen oder nötigenfalls anzuhalten, wenn das Fahrzeug Anlass zu Verkehrsstörung oder Unfall bieten könnte, insbesondere

- bei Strassenkurven, Strassenkreuzungen und Eisenbahnübergängen;
- wenn das Fahrzeug einem andern Automobil oder einem Fuhrwerk begegnet;
- bei unsichtigem Wetter;
- wenn das Fahrzeug Truppenabteilungen oder Umzügen begegnet oder vorfährt;

an-Fussgängern und Radfahrern vorbei, wenn diese durch Staub oder Kot in erheblichem Masse betroffen werden müssten; beim Zusammentreffen mit einer Viehherde.

Proposition de la commission.

Vitesse très réduite.

Le conducteur est tenu de ralentir ou même d'arrêter le mouvement lorsque son véhicule risque de troubler la circulation ou même de causer un accident, notamment:

- dans les tournants de route, aux croisements de routes et dans les passages à niveau;
- quand il croise d'autres automobiles ou des attelages;
- quand la visibilité est réduite;
- quand il rencontre ou dépasse des unités de troupes ou des cortèges;
- quand il croise ou dépasse des piétons ou des cyclistes, s'il y a lieu d'admettre que ceux-ci seraient sérieusement incommodés par la poussière ou par la boue;
- quand il rencontre ou dépasse un troupeau de bétail.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Les dispositions contenues dans cet art. 23 bis sont la reproduction de celles qui figurent à l'art. 23 du projet du Conseil fédéral adopté par le Conseil des Etats. Elles visent les vitesses très réduites.

Nous y avons apporté un complément. Nous ajoutons l'obligation pour le conducteur de ralentir aux croisements de routes et non pas seulement aux tournants et dans les passages à niveau.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich habe die Bemerkungen zu diesem Artikel vorhin schon gemacht.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 24.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates. (Die Abänderung betrifft nur den französischen Text).

Proposition de la commission.

Croisement et dépassement.

¹ Le conducteur tiendra sa droite, croisera à droite et dépassera à gauche.

² Il est interdit de dépasser aux croisements de route et aux endroits où la vue est restreinte, en particulier aux tournants.

³ Les automobiles ont le pas sur les autres véhicules, les automobiles transportant des personnes ont le pas sur les autres automobiles.

⁴ Les tournants à droite doivent être pris à la corde, les tournants à gauche, au large.

⁵ Aux bifurcations et aux croisements de route, le véhicule qui circule sur la route principale a le pas sur l'autre. Le conducteur qui vient par la route secondaire doit ralentir sa vitesse et ne pourra l'accélérer de nouveau que quand il se sera assuré qu'une

rencontre n'est plus à craindre. Aux croisements de routes de même largeur ou dans les cas douteux, chaque conducteur doit ralentir sa marche et le conducteur venant de droite a le pas sur l'autre.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Cet article pose quelques règles concernant les croisements et les dépassements, règles qui consacrent l'usage ou qui reproduisent des dispositions du concordat actuel. Elles n'appellent d'explication spéciale.

Le comité d'action de l'Union des intéressés à la législation sur la circulation routière voudrait voir disparaître complètement cet article qui aurait, selon son avis, sa place dans l'ordonnance d'exécution. Il est possible que cette idée soit juste en soi; mais il ne faut pas perdre de vue que nous légiférons dans un domaine qui a été jusqu'ici fermé à l'autorité fédérale, qu'il y a des préventions dans le public et qu'on risquerait de compromettre le sort de la loi si l'on refusait d'y inscrire quelques garanties.

Dans ces conditions, il ne me paraît pas que la proposition du comité d'action soit justifiée et je vous propose de maintenir dans le texte du projet du Conseil des Etats l'art. 24.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Was hier im Art. 24 über das Ausweichen und Vorfahren vorgeschrieben wird, entspricht dem gegenwärtigen Konkordat und entspricht auch den internationalen Abmachungen. Gerade in diesem Punkte ist es von besonderem Wert, dass die schweizerischen Vorschriften denjenigen der andern Staaten entsprechen, weil doch die Zahl der die Schweiz befahrenden fremden Automobile mit jedem Jahre grösser wird. Ich halte es nicht für nötig, alle Vorschriften im Einzelnen zu besprechen.

Es gibt noch besondere Verhältnisse im Bergpostverkehr. Was für diesen vorgeschrieben wird, ist Ihnen wohl bekannt, speziell betreffend das Bergwärtsausweichen. Ich glaube, es hat keinen Zweck, sich hier des Näheren darauf einzulassen.

Gewisse Ergänzungen dieser Vorschriften werden der Vollziehungsverordnung vorbehalten sein. Auch enthält der Art. 64 die Kompetenz des Bundesrates, sich allfälligen neuen Vorschriften internationaler Natur anzupassen. Mein verehrter Kollege, Herr Calame, hat bereits die Anregung erwähnt, die von den Strasseninteressenten ausgegangen ist, diese ganze Sache in die Vollziehungsverordnung zu verweisen. Das ist keine essentielle Frage; man könnte es auch auf diese Weise regeln. Aber man darf doch nicht vergessen, dass solche Bestimmungen, auf die das Publikum besondern Wert legt, im Gesetz enthalten sein sollten, weil wir uns sonst dem Vorwurfe aussetzen, wir verweisen alles in die Vollziehungsverordnung und das Publikum müsse die Katze im Sack kaufen.

Seiler-Zermatt: Ich beantrage Ihnen, den Art. 24 zu streichen. Einer der Einwände, die aus Automobilkreisen gegen die Vorlage gemacht worden ist, ist der, dass sie allzu sehr in die Einzelheiten geht. Es ist ja bereits gesagt worden, warum der Bundesrat dies getan hat, eben um dem Volke die nötigen Garantien zu geben, die es nun einmal von diesem Gesetz verlangt. Allein mir scheint nun doch, dass diese

Bestimmungen sehr wohl in die Vollziehungsverordnung verwiesen werden können.

Ich mache speziell aufmerksam auf Al. 5. Mir scheint, dass diese Regelung geradezu eine Gefahr bedeuten kann. Es wird sehr häufig, namentlich im Innern der Ortschaften, nicht sofort klar sein, was wir als Hauptstrasse zu bezeichnen haben, und es könnte dann hieraus, statt einer Ordnung des Verkehrs, eine Unordnung des Verkehrs entstehen.

Dann sehe ich auch nicht ein, warum unter allen Umständen die Fahrzeuge auf der Hauptstrasse einen Vorzug haben müssen vor den Fahrzeugen, die aus der Nebenstrasse herkommen. Es könnte dies unter Umständen für die letzteren eine grosse Verzögerung zur Folge haben. Nehmen Sie an, dass eine grosse Zahl von Automobilen sich zu einem Fest oder zu einem andern Anlass begeben und die Hauptstrasse für längere Zeit in Anspruch nehmen. Aus der Nebenstrasse kommt nun ein Krankenautomobil oder das Automobil eines Arztes, und dieses müsste jetzt unbedingt warten bis die Hauptstrasse wieder frei ist. Ich meine, da wird sich der Verkehr von selber regeln. Das Bessere ist mitunter der Feind des Guten. Aus diesem Grunde möchte ich Ihnen beantragen, den Art. 24 im Gesetz zu streichen und in die Vollziehungsverordnung zu verweisen.

Moser-Neuhausen: Ich möchte Ihnen empfehlen, dem Antrag des Herrn Nationalrat Seiler Folge zu leisten, und zwar noch aus einem andern Grunde. In ein Gesetz hinein sollten nur Vorschriften kommen, die man tatsächlich in allen Situationen anwenden kann, denen man folgen kann. In Städten mit Tramlinien ist es nun absolut nicht immer möglich, den Vorschriften des Gesetzes entsprechend auszuweichen oder vorzufahren. Wenn Sie dem Antrag des Herrn Seiler zustimmen, kann Alles durch eine Fahrverordnung geregelt werden. Dann haben wir auf der einen Seite ein klares Gesetz und auf der andern eine Verordnung, die leicht zu handhaben ist.

Ich möchte Sie fragen: wie hat man sich zu verhalten bei einer eingelegigen Tramlinie? Die Vorschriften der Stadt Zürich bedeuteten gerade das Gegenteil dessen, was wir hier machen wollen. Es hat keinen Sinn, ein Gesetz zu erlassen, das man doch nicht halten kann. In einer Verordnung aber kann man die ganze Materie erschöpfend behandeln.

Wirz: Als Kommissionsmitglied möchte ich meinen Kollegen in der Kommission, Herrn Seiler, ebenfalls unterstützen. Ich mache Sie aufmerksam, dass diese Vorschriften gleichsam das Exerzieren der Automobile behandeln und weise darauf hin, wie auffällig es wäre, wenn ein Exerzierreglement in ein Gesetz hineinkäme. Es ist gesagt worden, dass diese Vorschriften internationaler Natur seien. Wenn dem so ist, so können wir sie ganz ruhig aus diesem Gesetz streichen. Die Ausländer wenden sie sowieso an, und unsere Automobilfahrer sind auf die Kenntnis unserer Verordnung angewiesen.

Ich mache auch hier wieder aufmerksam, dass wir überall da, wo es möglich ist und wo uns kein Schaden erwächst, den Vorschlägen des Automobilklubs zustimmen sollten. Wir wollen dem Verband zeigen, dass vernünftige Vorschläge von uns akzeptiert werden. Ich bin vollständig überzeugt, dass niemand Schaden leiden wird, weder das Publikum,

noch die Strasse, noch irgend jemand, auch die Polizei nicht, wenn diese Vorschriften in die Verordnung hinübergenommen werden. Wir müssen einmal damit abfahren, in die Gesetze jedes Detail hineinzubringen. Wir haben diesen Fehler schon Verfassungsartikeln gegenüber gemacht. Die Verfassungsartikel nehmen Gesetzesform und die Gesetze Verordnungsform an. Man erklärt immer, man wolle das Publikum zufriedenstellen, es wolle wissen, was komme, man wolle kein Rahmengesetz. Aber das darf man auch nicht übertreiben. Wir müssen zu der richtigen Auffassung kommen, dass wir erklären: Die Verfassung gibt den Grundsatz an, das Gesetz führt den Grundsatz aus, die Verordnung gibt die Detail dazu; das ist eine saubere Gesetzgebung.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Les rapporteurs de la commission ont exposé les motifs qui ont engagé à maintenir dans la loi l'art. 24.

J'ai reconnu déjà que bon nombre de ces dispositions seraient plutôt à leur place dans l'ordonnance que dans la loi, attendu que les règles posées ici ne sont pas absolues et qu'elles peuvent varier suivant les localités. Dans la commission, aucun des membres n'avait fait d'objections à cet art. 24. Je constate aujourd'hui que deux d'entre eux proposent de le biffer. Je n'y tiens pas plus que cela, pour ma part, et je crois que mon collègue, M. Walther, pense de même. Dans ces conditions, nous laissons le Conseil juge de la question; nous nous inclinons devant son vote.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommission	Minderheit
Für den Antrag Seiler	Mehrheit

Art. 25.

Antrag der Kommission.

Kantonale Beschränkungen.

¹ Für Strassen, die nicht dem Durchgangsverkehr geöffnet sind, können die kantonalen Behörden da, wo die Sicherheit des Verkehrs oder die Anlage der Strasse es notwendig macht, beschränkende Massnahmen treffen. Solche Massnahmen sind durch Aufschrifttafeln kundzugeben.

² Ebenso bleibt für besondere Strassenverhältnisse örtliche Regelung durch polizeiliche Verkehrsvorschriften vorbehalten. Diese Regelung ist der Genehmigung der zuständigen kantonalen Behörde unterstellt.

Proposition de la commission.

Restrictions cantonales.

¹ Concernant les routes autres que celles de grand passage, les autorités cantonales peuvent, pour les endroits où la sûreté de la circulation ou les conditions constructives de la route l'exigent, statuer des restrictions. Celles-ci doivent être rendues publiques au moyen d'écriteaux.

² Demeure également réservée la réglementation de police exigée par les conditions locales de circulation. Cette réglementation est soumise à l'approbation de l'autorité cantonale.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Une petite observation au sujet de l'art. 24, qui vient d'être biffé. Il va bien de soi que la suppression de cet article nous obligera à indiquer à l'art. 64 que l'ordonnance édictera également les mesures concernant les croisements et les dépassements.

L'art. 25 traite des restrictions cantonales. Ces restrictions cantonales concernant la vitesse ne peuvent s'appliquer qu'aux routes non ouvertes à la circulation générale. Pour ces routes-ci, les autorités cantonales peuvent, pour les endroits où la sûreté de la circulation ou les conditions constructives de la route l'exigent, statuer des restrictions. Selon le Conseil des Etats, ces restrictions ne devaient se rapporter qu'au poids et à la vitesse admissibles. Il nous paraît que cette formule est trop étroite et nous vous proposons de biffer les mots «visant le poids et la vitesse admissibles».

Le deuxième alinéa prévoit la réglementation de police exigée par les conditions locales de circulation. Cette réglementation demeure également réservée. Cependant, pour que les autorités locales soient bridées dans leur action ou qu'elles ne se livrent pas à des exagérations dans les mesures qu'elles prendront, nous avons admis que cette réglementation devra être soumise à l'approbation de l'autorité cantonale. Nous donnons corps à cette idée, en ajoutant une deuxième phrase au deuxième alinéa de cet article.

Le comité d'action pour la législation sur la circulation routière voudrait aller un peu plus loin, en ajoutant encore cette phrase: «Si l'autorité fixe une limite de vitesse, celle-ci ne devra pas être inférieure à 15 km.» Une prescription de ce genre n'a pas sa place dans la loi; pour en rester au système même recommandé par le comité d'action, nous vous invitons à repousser l'adjonction suggérée par ce comité d'action.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Auf Strassen, die nicht dem Durchgangsverkehr dienen, sollen die Kantone ermächtigt sein, noch ganz besondere, verkehrssichernde Bestimmungen aufzustellen. Es liegt natürlich im Sinne und in der Tendenz des Gesetzes, dass die kantonalen Kompetenzen nach dieser Richtung keine Einschränkungen erfahren dürfen. Auch scheint es nicht nötig zu sein, dass noch speziell ein Beschwerderecht an den Bundesrat vorbehalten werde. Ich glaube, dass man den Kantonen das Vertrauen entgegenbringen darf, dass sie von der ihnen zugestanden Kompetenz keinen unvernünftigen Gebrauch machen werden.

Da, wo die eidgenössischen Interessen in Frage stehen — ich denke an Zufahrtsstrassen zu den interkantonalen Durchfahrtsstrassen — wird sich der Bundesrat nötigenfalls ohne Mühe mit den Kantonen verständigen können.

Gegenüber dem ständerätlichen Wortlaut des Art. 25 beantragt unsere Kommission Streichung des Wortes «beschränkende» in der vierten Zeile des ersten Absatzes, und der Worte «über das zulässige Gewicht und die Geschwindigkeit». Wir halten diese Worte nicht für notwendig. Auch den Gemeinden sollen gewisse Rechte vorbehalten bleiben. Es gibt Strassenverhältnisse, welche eine örtliche Regelung durch die betreffenden Gemeinden, durch polizeiliche Vorschrift dieser Gemeinden als durchaus notwendig erscheinen lassen. Immerhin ist unsere Kom-

mission der Auffassung, dass man für solche lokale Vorschriften die Genehmigung der zuständigen kantonalen Behörde vorbehalten solle.

Die Strasseninteressentenkommission hat einen Zusatz vorgeschlagen bezüglich der Festsetzung einer Mindestgrenze für die Geschwindigkeit. Wir glauben nicht, dass hier der Ort sei, eine derartige Bestimmung aufzunehmen, und möchten Ihnen vorschlagen, dieser Anregung keine Folge zu geben.

Nyffeler: Im Laufe der Debatte haben verschiedene Redner ausgeführt, dass die Automobilbesitzer in einer allfällig notwendig werdenden Volksabstimmung gegen die Gesetzesvorlage auftreten würden. Diese Voraussetzung wird bei der Mehrheit der Automobilbesitzer nicht zutreffen.

Ich hatte mich bei der Eintretensfrage zum Worte gemeldet, um dies einlässlich zu begründen, dann aber auf das Wort verzichtet, weil sich noch eine ganze Anzahl Redner hatten einschreiben lassen. Von den vielen Gründen, die ich aufgeführt hätte und die für das Gesetz sprechen, möchte ich ganz kurz folgende anführen: Für Autos und Motorlastwagen in verschiedenen Kantonen wird die Höchstgeschwindigkeit verschieden normiert. So sind in den letzten Jahren eine ganze Anzahl Fahrer vor Gericht geladen worden, die sonst zeitlebens nie mit den Gerichten in Berührung gekommen sind. Und warum dies? Die Vorgehen, um die es sich hier handelt, wurden unbewusst begangen, da die Fahrer die Vorschriften der betreffenden Kantone entweder nicht kannten oder nicht gewusst hatten, wo der eine Kanton aufhört und der andere anfängt. Wenn nun das Gesetz da Gleichheit schafft, wie es in Art. 25 der Fall ist, wo es heisst, solche Massnahmen sind durch Aufschriften kundzugeben, so wird das von den gesamten Automobilbesitzern lebhaft begrüsst werden.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 26.

Antrag der Kommission.

Wettfahrten.

¹ Wettfahrten auf der Strasse sind ohne Bewilligung der zuständigen kantonalen Behörde verboten. Die Erteilung der Bewilligung ist an den Abschluss einer besonderen Versicherung für den Schaden, für den die Veranstalter und die Teilnehmer haftpflichtig werden könnten, gebunden.

² Bei solchen Bewilligungen könnten Ausnahmen von den Verkehrsvorschriften dieses Gesetzes zugestanden sowie besondere Sicherheitsmassregeln vorgeschrieben werden.

^{2bis} Die zuständige kantonale Behörde bezeichnet die für Probefahrten geöffneten Strassen und setzt die Bedingungen für diese Fahrten fest.

Proposition de la commission.

Courses de vitesse.

¹ Il est interdit d'organiser des courses de vitesse sur la voie publique sans la permission de l'autorité cantonale compétente. La permission n'est donnée que s'il a été conclu une assurance spéciale en vue des dommages dont les organisateurs de la course

et les participants pourraient être rendus civilement responsables.

² Si la permission est accordée, l'autorité compétente peut autoriser des dérogations aux règles de circulation prévues par la présente loi et prescrire des mesures spéciales de sécurité.

^{2bis} L'autorité cantonale désigne les routes ouvertes aux courses d'essai et fixe les conditions de leur utilisation.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Les courses de vitesse ne peuvent être organisées sur la voie publique sans la permission de l'autorité cantonale compétente. Une disposition de cette nature semble aller de soi et ne pas demander d'explication complémentaires.

Cette autorisation est naturellement subordonnée à la conclusion d'une assurance spéciale des dommages dont les organisateurs de la course et les participants pourraient être rendus civilement responsables.

En cas de courses, il peut être accordé certaines dérogations aux prescriptions générales concernant la vitesse. Ces dérogations seront accordées dans chaque cas spécial par l'autorité cantonale compétente.

L'art. 26 du projet du Conseil fédéral traite des courses de vitesse seulement; nous y ajoutons les courses d'essai qui font l'objet d'un al. 2 bis: «L'autorité cantonale désigne les routes ouvertes aux courses d'essai et fixe les conditions de leur utilisation.»

Ici encore, il s'agit d'un complément naturel et qui n'appelle pas de justification spéciale.

Nous nous trouvons en présence d'une proposition de M. Bopp qui demande de biffer l'art. 26. Je ne connais pas exactement les raisons pour lesquelles M. Bopp fait cette proposition. Je me réserve de lui répondre, s'il y a lieu, lorsqu'il aura développé son idée.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Wir kommen nun da zu dem Kapitel der Wettfahrten von Automobilisten und Radfahrern, die ja bekanntlich, ich möchte fast sagen leider, keine seltene Erscheinung geworden sind. «Leider» speziell auch vom Standpunkte des kantonalen Polizeidirektors aus. Ich verstehe durchaus, dass z. B. Automobilfabriken einen gewissen Wert auf diese Wettfahrten setzen, indem unter Umständen eine Fabrik doch festsellen lassen muss, wie hoch die Geschwindigkeit eines von ihr konstruierten Wagens gebracht werden kann. Das lässt sich am besten durch solche Wettfahrten feststellen. Die sogenannten Klausenfahrten haben ja beinahe internationale Berühmtheit erlangt.

Natürlich ist es doppelt notwendig, dass gegenüber den Wirkungen solcher Fahrten und der besonderen Gefährdung des Publikums auch besondere Garantien geboten werden. Es handelt sich einmal darum, dass für solche internationale Fahrten die Bewilligung der zuständigen kantonalen Behörde eingeholt wird. Diese letztere kann ihrerseits gegenüber den allgemeinen Vorschriften noch besondere Sicherheitsmassnahmen verlangen. Sie kann andererseits Erleichterungen gewähren, aber dementsprechend auch weitere Sicherungen verlangen. Im weitern muss vorgesorgt werden, dass für jede allfällig eintretende Beschädigung in ausreichendem Masse eine Versicherung stattfindet, denn diese Schäden können selbstverständlich ganz ausserordentlichen Charakter

tragen. Die Versicherung soll auch diesen ausserordentlichen Verhältnissen Rechnung tragen. Speziell mache ich darauf aufmerksam, dass der bundesrätliche Vorschlag eine Erweiterung erfahren hat, indem nicht bloss die Teilnehmer, sondern auch der Veranstalter solcher Fahrten verantwortlich erklärt werden kann. Denken Sie z. B. an den Fall, dass eine Automobilfabrik, die eine Wettfahrt veranstaltet, organisatorische Fehler macht und dass zufolge dieser Fehler ein Unglück entsteht. Es kann durch ein besonders gefährlich konstruiertes Vehikel eine aussergewöhnliche Schädigung verursacht werden. Nehmen wir den Fall an, dass die Veranstalter eine Rennstrecke nicht genügend absperren, keine Sicherheitsmassnahmen treffen usw. In allen solchen Fällen soll dem Geschädigten der Anspruch gegenüber dem Veranstalter gewahrt werden.

Noch ein Wort bezüglich der Probefahrt. Es wird vom Publikum darüber geklagt, dass die Probefahrten der Automobile den Strassenverkehr gefährden und erschweren. Das ist da und dort der Fall und unsere Kommission ist der Ansicht, dass die kantonalen Behörden diejenigen Strassen, auf welchen Probefahrten ohne Gefahr und Störung vorgenommen werden können, besonders bezeichnen und auch die Bedingungen für diese Fahrten feststellen sollen. Herr Bopp hat einen Antrag gestellt, Art. 26 zu streichen; wir wollen abwarten, wie er seinen Antrag begründet.

Bopp: So kurz mein Antrag, so kurz wird die Begründung sein. Nach der Abweisung meines gestrigen Antrages kann ich mir wohl keine Illusionen machen über den Ausgang desjenigen, den ich hier gestellt habe. Dieser Antrag beruht auf den gleichen Tendenzen und Erwägungen grundsätzlicher Natur wie der gestrige. Ich will mir folglich eine Wiederholung derselben ersparen, aber immerhin darauf aufmerksam machen, dass ein Bedürfnis tatsächlich wiederum nicht nachgewiesen worden ist für diesen Artikel. Es ist gesagt worden, man müsse doch die Möglichkeit haben, vielleicht neuerstellte oder reparierte Apparate dieser Art zu erproben. Dafür bedürfen wir aber dieser Wettfahrten durchaus nicht. Diese Wettfahrten sind rein sportliche Veranstaltungen meist internationaler Art. Für eigentliche Probefahrten haben wir Art. 26, Abschnitt 2 bis, den die Kommission als Bestandteil des Art. 26 erklärt hat. Die zuständige kantonale Behörde bezeichnet die für Probefahrten geöffnete Strecke und stellt die Bedingungen für diese Fahrten fest.

Nun mache ich darauf aufmerksam, dass wir bereits Art. 11 angenommen haben, der Vorschriften über die Fahrausbildung enthält. Ich weiss, ob er Bestimmungen trifft für Probefahrten lediglich solcher, die berufsmässig z. B. solche Fahrzeuge erstellen oder reparieren usw. und für die ja gewisse Probefahrten notwendig sind. Wir haben z. B. in unserem neuen kantonalen Automobilgesetz des Kantons Zürich für Probefahrten lediglich diejenige Bestimmung, die erklärt, dass Kollektivbewilligungen erteilt werden, aber nur an solche, die berufshalber mit der Reparatur oder mit der Erstellung solcher Fahrzeuge zu tun haben, aber ohne irgend eine Einschränkung der übrigen Verkehrsvorschriften. Ich erinnere mich sehr gut einer gerichtlichen Verurteilung eines Reparaturs, der bei einer Probefahrt jemand

überfahren hat. Es war keine Ausnahme gestattet worden und keine besondere Strasse dafür vorgesehen, wie dies hier der Fall ist. Wenn hier in Art. 26 Wettfahrten überhaupt gestattet werden, so handelt es sich also nicht um Probefahrten notwendiger Art. Dieser Artikel sagt allerdings nicht, ob er gilt für Probefahrten und Wettfahrten dieser oder jener Art für solche, die berufsmässig damit zu tun haben, oder solche, die lediglich zu fahren versuchen oder lernen wollen. Für diese aber haben wir, glaube ich, Art. 11 bezüglich Fahrausbildung angenommen. Wir haben nun hier noch etwas Eigentümliches. Wer bestimmt diese Strecken: Die zuständige kantonale Behörde? Aber wenn Sie daran denken, wie viele — nehmen wir den Fall an, es seien nur Reparatoren und Fabrikanten gemeint — von solchen Leuten in einem Kanton enthalten sind, so könnte auch die kantonale Behörde in Wahrheit diese Strecken nur bestimmen auf Antrag der örtlichen Behörde. Sie selber hat in der Regel keine Kenntnis von den lokalen Verhältnissen. Ferner, wie heissen die Bedingungen für diese Festsetzungen, und wie werden sie festgesetzt? Innerhalb der Schranken der allgemeinen Verkehrsvorschriften, oder sind beliebig Verschärfungen zulässig oder Ausnahmen von den Gesetzesvorschriften? Was gilt dafür? Wir haben in Abs. 2 von Art. 26 die Bestimmung, bei solchen Bewilligungen für Wettfahrten können Ausnahmen von den Verkehrsvorschriften des Gesetzes sowie besondere Sicherungsmassregeln — es sollte vielleicht heissen Unsicherheitsmassregeln — vorgeschrieben werden. Dann kommt die folgende Bestimmung, die es ebenfalls der nämlichen zuständigen kantonalen Behörde überlässt, Strassenstrecken für Probefahrten förmlich zu öffnen und dafür Bestimmungen, sog. Unglücksfallen und Bedingungen festzusetzen. Angesichts des vorgängigen Absatzes wird man in Wahrheit fragen müssen: Ist die zuständige Behörde bei Festsetzung der Bedingungen tatsächlich ganz frei, oder hat es die Meinung, dass diese Bedingungen nach dem vorgängigen Absatze des Artikels bestimmt werden, oder dass die kantonale Behörde überhaupt an die Schranken dieser Verkehrsvorschriften gebunden sei? Das ist ganz und durchaus unklar, und ich bin sicher, dass wenn irgend ein Fall eintritt, der auf Grund dieser Bestimmungen zu gerichtlicher Beurteilung gelangen würde, das Gericht erklären müsste, es werde aus diesen Vorschriften nicht klar.

Ich habe bereits gesagt, dass ich auf die grundsätzlichen Erwägungen, die ich gestern geltend gemacht habe, nicht mehr zurückkommen werde. Aber an eines darf ich doch noch erinnern, dass hier in diesem Art. 26 selber das Zugeständnis der vermehrten Gefahr, der weit vergrösserten Gefahr gemacht ist dadurch, dass zur Vorschrift gemacht wird, es sei für eine solche Bewilligung zu Wettfahrten der Abschluss einer besonderen Versicherung für besondere Schäden, die allfällig entstehen könnten, notwendig. Mit andern Worten: Lass dich ruhig überfahren, wenn notwendig. Du bist gut versichert, und vielleicht, wenn du stirbst, wird deine eventuell trauernde Witwe etwas erhalten. (Heiterkeit.) Das ist der Trost, den wir haben. Es ist aber zugegeben, dass eine weitaus vermehrte Gefahr stattfinden wird.

Sodann haben wir weiter noch etwas Eigentümliches; dass nämlich der kantonalen Behörde eine ausserordentliche Vollmacht zur Abänderung eines

eidgenössischen Gesetzes gegeben wird. Ich möchte die Herren welschen Konstitutionalisten, die sich sonst so sehr gegen die ausserordentlichen Vollmachten des Bundesrates ereifert haben, die damals nur für Notfälle und für die Zeiten eines ausserordentlichen Notstandes und nur der höchsten Landesbehörde erteilt wurden, heute zwar nicht um Unterstützung bitten (das würde offenbar nichts nützen), aber sie doch an die Inkonsistenz erinnern, der sie sich schuldig machen werden, wenn sie den angefochtenen Artikel unterstützen, entgegen den Bestrebungen, die sie gelegentlich in verwandten Fällen geltend gemacht haben.

Wir haben endlich noch den Gegensatz zu verzeichnen zwischen der privatrechtlichen und der öffentlichrechtlichen Moral, die hier dominiert. Im Obligationenrecht erklärt Art. 513: «Aus Spiel und Wette entsteht keine Forderung», und hier in einem öffentlich-rechtlichen Gesetz erklären wir, Wettfahrten seien zulässig. Im Gegenteil, wir geben noch der sogenannten zuständigen kantonalen Behörde das Recht, bundesgesetzliche Bestimmungen ohne irgend ein tatsächliches Bedürfnis, ohne Notstand aufzuheben, und durch allfällige angebliche Sicherungsmassregeln, wenn sie will, zu ersetzen. Das kann ich nicht verstehen. Die ganze Ordnung des Artikels ist unklar und der ganze Artikel ist nicht notwendig. Er ist gefährlich, soweit er nicht ganz überflüssig ist. Er bedürfte zum allermindesten der Ergänzung und Präzisierung. Ich glaube aber, wir kommen ohne diesen Artikel aus und können ihn ruhig streichen.

Ich sagte Ihnen bereits, ich sei nicht im Zweifel über das Schicksal meines Antrages. Ich habe das bereits gestern gesehen und erkannt, welches Schicksal meine weiteren Anträge treffen werden. Ich wollte diesem Antrag noch weitere zugesellen, aber zuerst das Schicksal dieses Antrages abwarten. Nachdem aber die Herren Kommissionsreferenten in beiden Fällen Abweisung beantragt haben (gestern mit der merkwürdigen Begründung, es komme bei der Kommission doch nichts anderes heraus, was eigentlich eine Entmannung des Parlamentes bedeutet gegenüber einem Antrag auf eine bestimmte Willenskundgebung des Parlaments) kann ich für das Schicksal meines Antrages nichts anderes als Ablehnung erwarten. Ich kann nicht begreifen, dass man auf einen positiven Auftrag an die Kommission, die Erklärung akzeptiert hat, es komme ja doch nichts dabei heraus. Und das angesichts der Unklarheiten, die bestehen; angesichts der Widersprüche, deren sich die Kommission selber schuldig macht; angesichts der Zumutung, die die Kommission mit ihren Anträgen dem Parlament eigentlich stellt, dessen Mitwirkung tatsächlich überflüssig wäre, wenn die gestrige Begründung massgebend sein könnte! Aber Sie werden auch angesichts dessen verstehen müssen, dass Vermutungen, die man nicht gerne hegt, laut werden, und dass man sagt, es dominieren hier im Rate andere Interessen als diejenigen, die vorherrschen sollten. Ich will keine ungebührlichen, persönlichen Vorwürfe und Verdächtigungen erheben. Aber wir haben es bereits erfahren, dass gesagt wurde, ach, wir unter uns sind ja auch schon Automobil gefahren und wir haben unsere herzliche Freude daran gehabt. Das ist ein Standpunkt, den man persönlich teilen kann, der aber hier nicht Geltung erhalten darf und soll. Dagegen wende ich mich. Ach Gott,

ich weiss ja schon, dass wir nicht mehr das Hirtenhemd unserer Vorfahren anlegen dürfen; das würde ja schon das Geschäftsreglement verbieten. (Heiterkeit). Aber wir wollen ja das nicht, wir wollen uns ja an das Geschäftsreglement, das uns dunkle Kleidung vorschreibt, und weiss Gott was sonst noch, sehr solide und sehr loyal halten. Aber diesen Uebergreif der Fremdenindustrie und ihrer Ueberinteressen — die wahrhaftigen und wirklichen anerkennen und verstehen wir zu würdigen, wir wissen uns den zeitlichen Notwendigkeiten zu beugen — werden wir trotz alledem bekämpfen. Aber ich weiss auch, dass wir hier in diesem Saale eine allzu grosse Gegnerschaft haben, wenn wir gegen diese Phalanx vorgehen. Und doch ist es nur ein klein, klein wenig Heimatschutz, das ich hier in meinem Antrag geltend machen wollte. Es handelt sich nicht um einen Kompromiss, um ein Mehr oder Weniger, sondern um Grundsätze, um Grundlinien, die wir nicht verlassen können, wenn wir noch ein Atom dieses Heimatschutzes erhalten wollen. Das ist alles, um was ich Sie bitte.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Si j'ai bien saisi la pensée de M. Bopp, sa proposition de supprimer l'art. 26 tendrait en somme à interdire les courses de vitesse et d'essai. Mais je crois que par la suppression de cet article, on arriverait précisément au but contraire que cherche M. Bopp. Si la loi ne dit rien des courses d'essai, si elle n'impose pas à ces courses-là des dispositions spéciales, c'est qu'elles ne seront pas frappées d'interdiction et qu'elles ne seront pas soumises à une réglementation spéciale. Elles échapperont aux restrictions que précisément l'art. 26 de la loi entend leur dicter.

Il faut se rendre à l'évidence. Le développement de l'industrie automobile a ses exigences: les courses de vitesse et d'essai sont un moyen de démonstration et peuvent être un stimulant. On ne peut donc pas les interdire. Mais elles doivent être soumises à certaines conditions; elles ne pourront, en particulier, pas avoir lieu, sans la permission de l'autorité, délivrée sous la condition que les mesures de précaution utiles soient prises. L'autorisation sera accordée moyennant qu'une assurance spéciale couvrant les risques de ces courses soit conclue, et les dérogations à la règle ne seront accordées que si des mesures de sécurité spéciales sont prises par les bénéficiaires.

L'art. 26 répond à une nécessité; je ménage, d'autre part, les intérêts légitimes de toutes les parties; c'est le motif pour lequel je vous prie de l'adopter et de repousser la proposition de M. Bopp.

Abstimmung. — *Volation*.

Für den Antrag der Kommission	Mehrheit
Für den Antrag Bopp	Minderheit

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Zuerst eine allgemeine Bemerkung gegenüber Herrn Bopp. Er hat sich verwahrt dagegen, dass sich die Kommission gestern bei einem Rückweisungsantrag dahin aussprach, der Rat möge über die Festsetzung der Geschwindigkeit entscheiden, und die Sache nicht an die Kommission zurückweisen, weil die Kommission voraussichtlich doch keinen andern Antrag einbringen könne. Er erklärte, das

sei eine Entmannung des Parlamentes. Ich verstehe unter dem Begriff der «Entmannung» etwas anders als Herr Bopp; jedenfalls nicht den Fall, wo man ausdrücklich dem Parlament erklärt: Entscheiden Sie; wir fügen uns Ihrer Entscheidung. Worin seitens der Kommission der Versuch der Kastration des Parlamentes liegen soll, das ist mir vollständig unverständlich. Wir hatten die Sache eingehend geprüft, ob 40 oder 50 km in der Stunde ins Gesetz aufgenommen werden sollten. Alles das, was Herr Bopp vorgebracht hat, war selbstverständlich auch in der Kommission bereits eingehend gewürdigt worden. Wir haben uns gesagt, es schaut nun nichts weiter dabei heraus, wenn die Sache noch einmal zurückgewiesen wird, weil ja nichts Neues vorgebracht worden ist. Die Erklärung der Kommission ist daher gewiss verständig. Der Vorwurf des Herrn Bopp muss als unbegründet zurückgewiesen werden.

Herr Kollega Bopp hat offenbar den Sinn des Artikels nicht zutreffend aufgefasst. Dieser Artikel unterscheidet erstens Wettfahrten und zweitens Probefahrten. Nehmen wir letztern vorweg. Bei den Probefahrten handelt es sich um das Ausprobieren bestimmter Wagen. Man prüft, ob sie zweckentsprechend konstruiert seien, ob sie genügend in Ordnung seien, damit sie dem öffentlichen Verkehr übergeben werden können. Als Probefahrten können noch in Betracht gezogen werden Fahrten, bei denen Wagen darauf geprüft werden, ob sie für bestimmte Verhältnisse, Ortschaften, Strassen, Städte usw. brauchbar seien.

Bei den Wettfahrten kommt Herr Kollega Bopp auf die sublime Idee, solche Wettfahrten stellen sich eigentlich in Gegensatz zum Obligationenrecht, das die Wetten verbietet. Ja, verehrter Herr Kollega Bopp, der Zweck dieser Wettfahrten ist etwas ganz anderes, als das was Sie sich darunter vorstellen. Das Verbot des Gesetzes gegenüber Spiel und Wette hat eine moralische Bedeutung. Man will verhindern, dass unerfahrene und leichtsinnige Menschen ausgebeutet werden und in Spiel und Wette über ihre Verhältnisse hinaus Geld verlieren, dem Leichtsinne und der Leichtfertigkeit soll gesteuert und gewerbsmässiger Ausbeutung Schranken gesetzt werden. Bei den Wettfahrten aber handelt es sich nicht um Gewinne. Es sind gewöhnlich keine grossen Gewinne ausgesetzt. Wer an einer solchen Wettfahrt teilnimmt, der hat meist viel mehr Ausgaben, als er auch im günstigsten Falle einbringen kann. Materiell ist bei solchen Wettfahrten nichts zu holen, es handelt sich um die Ehre, Erster zu sein, eine Ehre, die allerdings Herr Bopp offenbar nicht besonders hoch einschätzt. Diese Wettfahrten haben aber spezielle Bedeutung für unsere eigene Industrie. Das ist auch Heimatschutz in einem gewissen Sinne, nämlich Schutz der einheimischen Industrie. Eine Fabrik, die besondere Wagen konstruiert, hat ein grosses Interesse daran, festzustellen, ob ihre Wagen konkurrenzfähig sind. Die Schweizer Automobilfabrikanten müssen beweisen, dass ihre Wagen den ausländischen Konkurrenzwagen gleichwertig oder überlegen sind. Und das wird nun bei solchen Wettfahrten festgestellt. Hier handelt es sich zu zeigen, was ein Wagen unter gewissen Voraussetzungen, die für alle Teilnehmer gleich sind, leisten kann. Eine solche Wettfahrt gestattet, Wagen gegen Wagen abzuwägen. Man will bei solchen Wettfahrten feststellen, ob

unsere schweizerische Industrie leistungsfähig, konkurrenzfähig ist. Das ist der innere Grund dieser Wettfahrten. Will man wirklich auf diese Art von Heimatschutz verzichten?

Herr Bopp hat den Antrag gestellt auf Streichung dieses Artikels. Damit zäumt er den Gaul am Schwanz auf. Wenn in dem Gesetze nichts steht von diesen Wettfahrten, dann bedeutet das nicht die Unmöglichkeit, sie zu veranstalten, wir haben aber dann keine Garantien, dass für solche Wettfahrten besondere Sicherungen geschaffen werden. Das Gesetz hat die Meinung, dass auf der einen Seite gewisse Ausnahmen gestattet werden können, auf der andern Seite aber ganz bestimmte Sicherungen verlangt werden können. Von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist aber die Aufstellung besonderer Verantwortlichkeiten. Ich bin auch kein Freund der Wettfahrten, das habe ich einleitend gesagt, und ich weiss aus Erfahrung, dass die Wettfahrten für die Behörden viele Unannehmlichkeiten und auch eine vermehrte Verantwortlichkeit bringen. Ich bin nur deshalb für diesen Artikel, weil ich mir sage, wir kommen im Interesse unserer Automobilindustrie nicht darum herum. Wenn man den Antrag des Herrn Bopp annähme, dann hätten die Kantone, welche die Wettfahrten gleichwohl gestatten dürften, keinen richtigen gesetzlichen Boden, um besonders strenge Sicherheits- und Verantwortlichkeitsvorschriften aufzustellen. Ich möchte Sie dringend bitten, den Antrag des Herrn Bopp abzulehnen, weil wir durch dessen Annahme gerade das Gegenteil von dem erreichen würden, was Herr Bopp im Prinzip will.

Bopp: Nur ein paar Worte auf die Einwendungen die gemacht worden sind. Es ist gesagt worden, das privatrechtliche Verbot von Spiel und Wette, d. h. die Bestimmung des Obligationenrechtes, dass durch Spiel und Wette keine Verpflichtung entstehe, sei sittlicher Art. Sie wolle die Ausbeutung des Einzelnen verhindern, sie wolle ihn verhindern, dem andern möglichst viel Geld auszuliefern ohne einen positiven Zweck.

Was ist denn hier anderes? Es handelt sich hier doch zugestandenermassen um Leute, die keine hohen Preise erhalten, sondern die viel mehr Ausgaben machen, als sie in Wirklichkeit einnehmen werden. Also haben wir hier doch auch eine Verleitung zu grossen Ausgaben. Doch dies nur nebenbei.

Dann aber wird gesagt, dass bei der Streichung dieses Artikels keine Bestimmungen mehr bestünden für die Wettfahrten, keine Einschränkungen, dass also das Gegenteil dessen erreicht würde, was ich in Wahrheit will. Auch das ist ja nicht richtig; sondern wenn wir diesen Artikel streichen, dann stehen die Wettfahrten unter den allgemeinen Verkehrsvorschriften, die wir für alle Fälle aufgestellt haben und die auch hier gültig sind.

Endlich ist gesagt worden, diese Wettfahrten seien ein Bedürfnis für unsere Industrie, um festzustellen, dass die und die Fabrikate, die und die Wagen dieses oder jenes Typs zum mindesten ebenbürtig oder der auswärtigen Konkurrenz sogar überlegen seien. Auch das ist meines Erachtens nicht richtig. Eine Absicht dieser Art mag vielleicht zum Teil hier und da einmal vorwalten. Aber im grossen ganzen liegt solchen Veranstaltungen nicht dieses Motiv zugrunde, sonst würden nicht andererseits derartige Veranstaltungen

gestattet, die mit der Industrie gar nichts zu tun haben, wo es aber auch einer speziellen Bewilligung der zuständigen kantonalen oder örtlichen Polizeiorgane bedarf.

Ich erinnere mich ganz genau solcher Veranstaltungen in den letzten Jahren, wo industrielle Fabrikate, Maschinen in Frage kamen, aber eine Beschränkung auf die Lieferung derartiger Fabrikate lediglich aus dem Inlande gar nicht in Frage stand. Im Gegenteil: es handelte sich da grossenteils um internationale Veranstaltungen, die über die Grenze hin und hergehen, Veranstaltungen, die mit der Konkurrenzfähigkeit unserer Industrie nichts, aber auch rein nichts zu tun haben. Ich glaube, das ist ein glücklicher Vorwand, ein Scheingrund zur Verteidigung dieser Fahrten, aber nicht ein solcher, der auch wirklich Beachtung verdient. Wir haben es zur Genüge erfahren, dass allerlei Scheingründe und Vorwände geltend gemacht wurden, um sogenannte öffentliche Interessen in die Erscheinung treten zu lassen, wo sie in Wahrheit nicht vorhanden sind, oder wenigstens nicht solche schätzenswerter Art.

Moser-Neuhausen: Herr Kollega Bopp hat seinen Angriff auf Art. 26 damit begonnen, dass er ausführte, es sei überhaupt kein Bedürfnis für Wettfahrten vorhanden. Hier können ja die Meinungen auseinandergehen. Es gibt Leute, die es für nicht notwendig finden, dass man das Gebiet um den Nordpol herum erforsche; es gibt auch Leute, die absolut kein Bedürfnis haben an der Mount Everest-Besteigung teilzunehmen. Das sind rein individuelle Auffassungen.

An den Wettfahrten haben nicht nur wir Automobilisten, sondern auch die Allgemeinheit ein grosses Interesse. Ich möchte Sie doch bitten, zu erwägen, wo wir in der Entwicklung eigentlich stehen würden, wenn es nicht möglich wäre, auf allen Gebieten in Wettbewerb zu treten. Ich glaube, dass es notwendig ist, dass man auch auf diesem Gebiete Wettfahrten zulässt und auch ordnet. Denn man sieht bei solchen Wettfahrten, wie unter gleichen Bedingungen bei Höchstleistungen beispielsweise der Motor und der ganze Mechanismus arbeiten unter neutraler Kontrolle.

Der Erfolg kommt nun tatsächlich den Fabriken der Industrie zugute, aber weit mehr noch der Öffentlichkeit, der Wirtschaft. Denn wenn es sich herausstellt, dass beispielsweise eine Fabrik einen Motor in ein Rennen schickt, der weitaus weniger Brennmaterial braucht als der Motor einer andern Fabrik, wird man sich sagen: das ist nun derjenige Wagen, der am wirtschaftlichsten arbeitet. Von der Konkurrenzfähigkeit des Autos erhalten wir aber nur dann ein Bild, wenn sie unter gleichen Verhältnissen gefahren werden. Es handelt sich hier nicht nur um sportliche Veranstaltungen, tatsächlich sind es Examen für die Maschinenfahrer, und darum hat die Öffentlichkeit ein ausserordentlich grosses Interesse, wenn wir diese Wettfahrten weiter zulassen.

Sie können nun diese Wettfahrten nicht in der Bahn ausführen. Wenn man die Höchstleistung nicht nur auf die Geschwindigkeit, sondern auch auf das Benehmen des Motors bei starken Steigungen feststellen will, müssen wir in Gottes Namen über einen Berg fahren, auch muss eine grössere Wegstrecke zur Verfügung stehen, denn nur unter diesen Voraussetzungen kann ein Ergebnis herauskommen.

Sie können nun nicht in einer Rennbahn Berge auftragen, sondern müssen eben die Strasse benützen.

Ich glaube, wenn nun alles so geordnet wird, dass Unfälle möglichst ausgeschlossen werden, d. h. solche Unfälle, die das Publikum treffen können, dann sollten wir zufrieden sein. Und das wollen wir im Gesetze ordnen, das ist der Zweck dieses Artikels. Dabei darf ich rundweg sagen, ich gehe mit Herrn Bopp vollständig einig darin, dass diese Wettfahrten nun nicht täglich ausgetragen werden sollen; auch sind sie im Rahmen eines ernsten und festen Programmes durchzuführen.

Sie haben ja auch Pferderennen; vielleicht ist Herr Bopp ebenfalls der Ansicht, dass für diese kein Bedürfnis vorhanden sei. Sie haben Segeljachten, die um die Wette fahren; auf allen Gebieten haben Sie die Wettfahrten. In unserem Gesetz muss etwas gesagt werden darüber, namentlich dass solche Wettfahrten zulässig sind, aber auch unter welchen Bedingungen sie vor sich zu gehen haben.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag der Kommission
Für den Antrag Bopp

Mehrheit
Minderheit

Art. 27.

Antrag der Kommission.

Unfall.

¹ Wenn ein Automobil einen Unfall verursacht, so ist der Führer verpflichtet, sofort anzuhalten. Er hat seinen Beistand anzubieten und, wenn Verletzte da sind, dafür zu sorgen, dass ihnen Hilfe zuteil werde. Er hat der nächsten Polizeistelle Meldung zu erstatten und seinen Wohnsitz und seinen gegenwärtigen Aufenthaltsort in der Schweiz anzugeben.

Abs. 2. Streichen.

Proposition de la commission.

Cas d'accident.

¹ Quand un accident est causé par un automobile, le conducteur est tenu de s'arrêter aussitôt. Il doit offrir son assistance et pourvoir à l'arrivée de secours, s'il y a des blessés. Il doit aviser le plus prochain poste de police et indiquer exactement son domicile et son lieu de séjour actuel en Suisse.

² Biffer.

M. Calame, rapporteur français de la commission: La forme donnée par le Conseil des Etats à l'art. 27 peut prêter à contestation, attendu que cet article n'impose l'obligation de s'arrêter que si l'accident causé par l'automobile a occasionné la mort d'une personne ou des lésions corporelles. Or, comment l'automobiliste saura-t-il s'il y a mort du lésé ou seulement des dégâts matériels, s'il ne s'arrête pas dans tous les cas? La commission a trouvé qu'ici la rédaction primitive du projet du Conseil fédéral est meilleure que celle adoptée par le Conseil des Etats. Elle vous demande de reprendre le texte du projet primitif.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Art. 27 schafft eigentlich rechtliches Neuland, indem er gewisse moralische Pflichten nun

zu rechtlichen Pflichten umgestaltet und auch auf deren Nichtbeachtung Strafe setzt.

Bis jetzt machte sich ein Automobilfahrer keiner Rechtsverletzung schuldig, wenn er einen von ihm überfahrenen Strassengänger liegen liess, ohne sich seiner anzunehmen. Man konnte einen solchen Rohling moralisch verurteilen, aber auf dem Boden des Rechtes war ihm nicht beizukommen. Das Gesetz sollte nun dem Autofahrer ganz bestimmte Pflichten auferlegen, für den Fall, dass durch sein Auto ein Mensch getötet wird.

Ich will noch beifügen, dass der Bundesrat gefunden hatte, es genüge, den Personenschaden in die Regelung aufzunehmen. Der Ständerat ging weiter und dehnte die Vorschrift auch auf den Fall von Sachschaden. Unsere Kommission ist der Meinung, dass es tatsächlich genügt, hier den Personenschaden festzustellen und den Sachschaden bei dieser Bestimmung auszuschliessen.

Bundesrat Häberlin: Gestatten Sie mir einen geringfügigen Antrag! Ich gebe zu, dass die Fassung der Kommission für Abs. 1 besser ist als die bundesrätliche Fassung, weil es klar ist, dass man unter allen Umständen anhalten muss, ohne dass man schon weiss, ob jemand verletzt oder getötet worden ist. Sobald der Automobilfahrer sieht, dass er etwas angerichtet hat, soll er anhalten müssen. Ich bin auch einverstanden, dass man, wenn er eine Person tötet oder verletzt, vorschreibt, dass er dies auf dem nächsten Polizeiposten zu melden hat: denn davon müssen die öffentlichen Organe in Kenntnis gesetzt werden, das ist wichtig genug.

Aber ich bin nicht einverstanden, dass diese Vorschrift auch gelten soll, wenn nur ein ganz geringer materieller Schaden angerichtet wird. Man konstatiert die Sache sofort und sieht, dass es nicht nötig ist, eine polizeiliche Meldung zu machen. Ich überfahre z. B. mit dem Automobil ein Huhn. Da steige ich aus, verständige mich mit dem Besitzer und bezahle ihm das Huhn; das wird das Beste sein. Warum nun da noch dem Polizeiposten ebenfalls die traurige Geschichte von dem überfahrenen Huhn erzählen? Oder ich fahre in eine Hecke hinein und bespreche mich sofort mit dem Eigentümer dieser Hecke. Ich bezahle ihn vielleicht nicht gleich, weil er zu viel verlangt, aber ich gebe ihm meine Adresse an — warum soll das nicht genügen? Darum hat der Ständerat mit Recht einen zweiten Absatz eingefügt, in welchem die Alternative gestellt wird, wenn nur Sachschaden entstanden ist, entweder dem Geschädigten selbst oder dem nächsten Polizeiposten davon Anzeige zu machen. Dieser Polizeiposten liegt ja vielleicht ein Stück zurück, warum soll dann der Automobilfahrer da wieder umkehren müssen?

Ich möchte Ihnen beantragen, den Abs. 1 in Verbindung mit dem Abs. 2 des Ständerates anzunehmen.

M. Calame, rapporteur français de la commission: La rédaction modifiée que nous vous recommandons pour l'art. 27 n'est pas une invention de la commission; nous l'avons dit, nous reprenons le texte original du Conseil fédéral, qui nous paraît plus heureux que celui du Conseil des Etats. M. le conseiller fédéral Häberlin, ayant revu la question de plus près, a l'impression que tout de même le deuxième

alinéa de l'article adopté par le Conseil des Etats pourrait être agréé. Ce serait à son sens, une sorte de corrolaire du premier alinéa. La commission ne voit pas d'objection de fond à cette proposition. Elle se réserve toutefois de revoir la rédaction pour la mettre en harmonie avec celle qui a été donnée au premier alinéa.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 28.

Antrag der Kommission.

Regeln für Fuhrwerke.

Die Fahrzeuge, die nicht durch mechanische Kraft bewegt werden, haben den Motorwagen, welche die Absicht vorzufahren kundgeben, dies durch Rechtshalten zu ermöglichen. Bespannte Fuhrwerke sind nachts mit Licht zu versehen.

Proposition de la commission.

Règles pour véhicules sans moteur.

Les véhicules qui ne sont pas mus par une force mécanique, sont tenus, lorsqu'une voiture automobile manifeste l'intention de les dépasser, de s'y prêter en se rangeant à droite. De nuit, les véhicules attelés doivent être munis d'une lumière.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Les deux articles 28 et 29 traitent des règles de la circulation automobile dans leurs rapports avec les véhicules sans moteur et avec les piétons. Nous avons fait observer déjà que la loi ne peut pas aller plus loin dans cette direction, car la constitution ne permet pas à la Confédération d'édicter des prescriptions concernant la police des routes en général.

La commission estime, avec le Conseil des Etats, que les véhicules sans moteur doivent être tenus de se ranger lorsqu'une voiture automobile manifeste l'intention de les dépasser. Elle admet également que les véhicules attelés doivent être munis d'une lanterne ou d'une lumière — l'expression lumière est plus générale et vaut mieux —. La commission ne veut toutefois pas aller aussi loin que le Conseil des Etats, qui entend imposer l'obligation de l'éclairage à tous les véhicules sans moteur, c'est-à-dire non seulement aux véhicules attelés, mais aux petites charrettes conduites à la main. Elle vous propose de décréter que, de nuit, les véhicules attelés doivent être munis d'une lumière, ce qui affranchit de cette obligation les petits véhicules conduits à bras. Et dans la note marginale, au lieu de «règles pour les véhicules sans moteur» nous proposons de dire «règles pour les véhicules attelés.»

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Art. 28 bringt gewisse Vorschriften für jene auf den Strassen verkehrenden Fuhrwerke, die nicht durch mechanische Kraft bewegt werden. Diese sollen den Motorwagen, welche die Absicht kundgeben vorzufahren, dies durch Rechtshalten ermöglichen. Wenn man ein Automobilgesetz schaffen will, das den Verkehr der Automobile, Fahrräder und Motorräder zu regeln hat, so wird man auch für alle andern Strassenbenützer, Fuhrwerke und Fuss-

gänger, gewisse Regeln aufstellen müssen. Das Gesetz soll ja die Beziehungen aller dieser Strassenbenützer so vernünftig und praktisch gestalten, dass sich dieser Verkehr auf der Strasse tunlichst reibungslos abwickelt. Dem Gesetze würde daher sicher ein Mangel anhaften, wenn man in dieser Richtung gar nichts sagen wollte.

Die Vorschrift betreffend das Vorfahren der Automobile wird wohl kaum Anfechtung finden. Anders verhält es sich mit der Bestimmung, dass bezüglich der Fuhrwerke gewisse Vorschriften betreffend Beleuchtung Aufnahme finden sollen. Bis dahin war diese Regelung ganz den Kantonen überlassen, und sie war auch eine sehr verschiedenartige und mancherorts eine ganz unzureichende. Einige Kantone schreiben für nächtlicher Weise auf der Strasse verkehrende Fuhrwerke gar nichts vor bezüglich der Beleuchtung. Andere lassen den Fuhrwerkinhabern die Wahl, das Gespann mit Geschell oder Geröll, wie es vielfach heisst, oder mit Licht zu versehen. So z. B. die luzernische Strassengesetzgebung, wonach ein Fuhrwerk entweder Geröll oder Geschell oder Licht haben kann.

Nun ist ein blosses Geschell, das am Wagen oder am Tier angebracht ist, völlig ungenügend. Der Automobilführer hört infolge des von seinem Wagen verursachten Lärms nichts vom Geschell des begegnenden oder vorfahrenden oder vorgefahrenen Fuhrwerks, und so entstehen zahllose Kollisionen, die schon oft zu Unglücksfällen geführt haben. In Luzern haben wiederholt Personen auf diesem Wege ihr Leben verloren. Vor einem Jahr sind vor dem Hause, wo ich wohne, zwei Personen tödlich verunglückt durch Kollision mit einem Fuhrwerk, welches kein Licht geführt hatte.

In der ländlichen Bevölkerung ist eine gewisse Abneigung gegen solche Vorschriften; deshalb kommen auch einzelne Kantone gar nicht dazu, die notwendige Aenderung der Strassengesetzgebung herbeizuführen. Ich glaube, und ich spreche da nicht etwa nur vom Standpunkt des Kantons Luzern aus, dass gerade diese Kantone es nicht als absolut unangenehm empfinden werden, wenn die eidgenössische Gesetzgebung hier eingreift. Es fragt sich nur, wie weit man nach dieser Richtung gehen darf. Der bundesrätliche Vorschlag enthält die Bestimmung, dass jedes auf der Strasse verkehrende Fuhrwerk mit Licht zu versehen sei. Das führt zu weit, indem man unter den Begriff «jedes verkehrende Fuhrwerk» schliesslich auch jedes Kinderwäglein, jeden Milchkarren etc. unterordnen kann.

Wir schlagen daher vor, die Verpflichtung, mit Licht versehen zu sein, auf die bespannten Fuhrwerke zu beschränken. Mit einer solchen Vorschrift sollte man sich allgemein befreunden können.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 29.

Antrag der Kommission.

Verhältnis zum Fussgänger.

¹ Wege, die dem Fussgängerverkehr vorbehalten sind, dürfen von Automobilen nicht benützt werden.

² Der Fussgänger hat die Fahrbahn der Strasse, soweit tunlich, für Fahrzeuge freizulassen.

Proposition de la commission.**Rapports avec les piétons.**

¹ Les chemins réservés aux piétons sont interdits aux automobiles.

² Autant que possible, les piétons doivent laisser la chaussée libre à l'usage des véhicules.

Antrag Hunziker

vom 16. Dezember 1924.

Art. 29, Abs. 2. Zustimmung zum Ständerat: Streichen.

Amendement Hunziker

du 16 décembre 1924.

Art. 29, 2^e alinéa. Adhésion au Conseil des Etats (biffer).

M. Calame, rapporteur français de la commission: L'art. 29 règle les rapports des piétons avec la circulation des automobiles.

L'alinéa premier porte que les chemins destinés aux piétons sont interdits aux automobiles. L'expression « destinés » n'est pas heureuse et nous vous proposons d'y substituer le mot « réservés ».

Un second alinéa au projet du Conseil fédéral, prévoyait que les piétons doivent laisser autant que possible la chaussée libre à l'usage des automobiles. Le Conseil des Etats a supprimé ce deuxième alinéa. Cette décision est regrettable, à notre sentiment, et nous vous proposons de reprendre le deuxième alinéa du projet du Conseil fédéral.

Le premier alinéa consacre en effet un droit pour les piétons; il semble qu'il soit juste d'y donner une légère contre-partie en proclamant que les piétons doivent aussi témoigner, de leur côté, de quelque bienveillance et d'un peu de déférence envers les automobilistes. Le deuxième alinéa de cet art. 29, que nous vous proposons de rétablir, n'est d'ailleurs pas très dangereux, atténué qu'il est par l'expression « autant que possible ».

Je recommande au Conseil d'adopter cet art. 29 dans ses deux alinéas.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Bei Art. 29 handelt es sich nun darum, auch für den Fussgängerverkehr gewisse Vorschriften aufzustellen. Der Fussgänger darf verlangen, dass die Wege, die dem Fussgängerverkehr vorbehalten sind, von den Automobilisten nicht benützt werden. Man weiss, dass es in dieser Beziehung oft recht rücksichtslose Automobilisten gibt.

Es lässt sich nun aber auch die Frage erheben, ob nicht der Fussgänger gegenüber dem Automobilisten gewisse Rücksichten zu tragen hat, dies umso mehr, als ja diese Rücksichten gegenüber dem Automobilisten auch im Interesse des Fussgängers selbst gelegen sind und im Interesse seiner eigenen Sicherheit liegen. Der Bundesrat hat gefunden, es rechtfertigte sich zu bestimmen, dass die Fussgänger die Fahrbahn der Strasse tunlichst freizuhalten haben. Da wo Trottoirs sich an der Strasse befinden, wird sich das leicht machen lassen. Anders ist es aber da, wo solche Trottoirs an der Strasse sich nicht vorfinden und deshalb der Fussgänger auf die Strasse selbst angewiesen ist. Wenn man nun für diesen Fall vorschreibt, dass

der Fussgänger die Fahrbahn tunlichst freihalten soll, so ist selbstverständlich, dass eine Meinungsverschiedenheit darüber entstehen kann, was eigentlich unter der Fahrbahn zu verstehen sei. Man hat sich darüber im Ständerate sehr eingehend unterhalten. Es machte sich dort die Ansicht geltend, dass man dem Fussgänger keine derartige Verpflichtung auferlegen dürfe, umso weniger, weil eventuell aus deren Nichtbeachtung zivilrechtliche Folgen für den Fussgänger erwachsen dürfen, und gerade mit Rücksicht auf diese für den Fussgänger in dieser Beziehung geschaffene Gefahr der zivilrechtlichen Verpflichtungen kam man dazu, den zweiten Absatz der bundesrätlichen Vorlage zu streichen. Man kann in guten Treuen verschiedener Auffassung sein. Herr Kollege Hunziker hat uns einen Vorschlag unterbreitet, der dahin geht, wieder zu diesem System zurückzukehren. Wir hatten in der Kommission die Meinung, man müsse Rechte und Pflichten in gleicher Weise so viel als möglich zu verteilen suchen. Und wenn man dem Automobilisten bezüglich des Strassenverkehrs weitgehende Verpflichtungen auferlegt, so könne man nicht davon Umgang nehmen, auch den andern Strassenbenützern entsprechende Verpflichtungen aufzuerlegen, so sehr man sich bewusst ist, dass es nicht leicht ist, im einzelnen Falle das direkt Richtige festzulegen und dass eventuell für die Fussgänger aus dieser Bestimmung heraus gewisse Nachteile hinsichtlich der zivilrechtlichen Haftbarkeit erwachsen würden. Unsere Kommission war der Ansicht, dass die Aufnahme einer solchen Bestimmung der Regelung der Beziehungen zwischen den Automobilisten und den Fussgängern doch förderlich sein werde. Wir beantragen Ihnen daher, entgegen dem Vorschlage des Ständerates, den zweiten Absatz wieder aufzunehmen.

Hunziker: Der Art. 29 enthält in seinem zweiten Absatz eine Bestimmung, die mir nicht ungefährlich scheint und die denn auch im Ständerate mit entschiedenem Mehr abgelehnt und gestrichen wurde. Es heisst hier: « Der Fussgänger hat die Fahrbahn der Strasse soweit tunlich für Fahrzeuge freizulassen ». Welches soll nun die Bedeutung dieser so allgemeinen Strassenverkehrsbestimmung sein? Soll das nur ein guter Ratschlag sein an die Fussgänger, dass sie womöglich und soweit tunlich die Fahrbahn frei zu lassen haben? Wenn es nur ein Ratschlag sein soll, dann sollte der Ratschlag auch generell erteilt werden. Es sollen auch der Fuhrmann, der Radfahrer und der Automobilist die Fahrbahn soweit tunlich frei lassen. Als blosser Ratschlag hat eine solche Bestimmung also keinen Zweck und gehört nicht ins Gesetz.

Nun aber wenn die Bestimmung wirklich eine rechtliche Bedeutung haben soll, so kann sie einmal eine strafrechtliche oder polizeirechtliche Bedeutung haben. Es kann eine Vorschrift sein, die strafrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen kann. Wir haben in Art. 56 die Bestimmung, dass derjenige, welcher die Verkehrsvorschriften dieses Gesetzes nicht beachtet oder übertritt, bestraft werden soll mit einer Busse bis zu 200 Fr. eventuell 500 Fr. Ist Art. 29, Abs. 2, nun eine Bestimmung, die solche strafrechtliche Konsequenzen nach sich zieht, ungefähr wie die Bestimmungen im Transportreglement der Eisenbahnen, wo z. B. das Ueberschreiten von Geleisen usw. verboten und unter Busse gestellt ist? Ich glaube nicht, dass das der Zweck dieser Bestimmung

mung ist. Allein, wenn die Bestimmung so stehen bleibt, wie sie da steht, dann kann und muss daraus in Verbindung mit Art. 56 gefolgert werden, dass auch dann, wenn kein Unfall vorkommt, derjenige, der die Fahrbahn nicht freilässt, bestraft werden kann. Er übertritt eben doch eine Bestimmung des schweizerischen Automobilgesetzes.

Nun aber hätte unter allen Umständen die Bestimmung zivilrechtliche Bedeutung. Auch Herr Walther hat das auseinandergesetzt. Nach den Bestimmungen des Gesetzes (Art. 30) haftet der Automobilist in erster Linie bei Verschulden, aber auch dann, wenn weder ihn noch den Verunfallten ein Verschulden trifft. Dagegen kann er, wenn diese Bestimmung des Art. 29 stehen bleibt, in jedem Falle auch die Frage prüfen lassen, ob nicht etwa der verunfallte Fussgänger die Fahrbahn nicht genügend freigelassen hat. Es kann also bei der Haftung für den Unfall jedesmal die Behauptung aufgestellt werden, dass der Fussgänger diese Verkehrsvorschrift übertreten habe.

Zu welchen Konsequenzen führt eine solche Bestimmung? Wann tritt praktisch der Fall dieser Bestimmung ein? Die Vorschrift lautet ganz allgemein: Der Fussgänger hat die Fahrbahn soweit tunlich frei zu lassen. Wenn kein Fuhrwerk im Anzuge ist und die Strasse frei ist, so ist es ebenso «tunlich», dass er am Strassenbord geht, wie wenn ihm ein Fuhrwerk entgegenkommt. Im letztern Fall ist es nicht nur «tunlich», sondern sogar nötig, dass er ausweicht. Mit dieser Bestimmung kann man eigentlich den Fussgänger jedesmal verantwortlich erklären. Denn es ist immer «tunlich», die Fahrbahn frei zu lassen. Wenn man sagt, der Richter werde diese Bestimmung nicht in allen Fällen praktisch in diesem Sinne auslegen, so ist zu erwägen: wenn man sie so beibehält, kann eben doch unter allen Umständen und bei jedem Unfälle die Behauptung aufgestellt werden, dass der Fussgänger die Fahrbahn nicht freigelassen habe. Sie kann eine Quelle von Prozessen geben. Sie bietet eine Einrede, die in allen Fällen aufgestellt werden kann und wird. Um einen Prozess zu vermeiden, werden dann gutmütige Fussgänger lieber einen Vergleich abschliessen und sich wegen dieses Freilassens oder Nichtfreilassens der Fahrbahn lieber etwas abzwacken lassen.

Eine solche Bestimmung hat meines Erachtens keinen vernünftigen Zweck. Sie könnte allerdings eine Bedeutung erlangen, wenn einmal die Strassenverhältnisse so geordnet sind, dass auf der Strasse besondere Abteilungen für Fussgänger, Fuhrwerke und Automobile geschaffen werden, wie das Herr Gelpke gestern sehr schön ausgeführt hat. Dann hätte eine solche Bestimmung einen Zweck. Der Fussgänger hätte dann seinen Bürgersteig oder ein Trottoir und hätte «soweit es tunlich ist», dieses Trottoir, den Fussgängersteig zu benützen. Wenn das einmal der Fall sein wird, dann könnte eine solche Verkehrsvorschrift auch durch blosser Verordnungen des Bundesrates oder der Kantonsregierungen geregelt werden.

Ich habe die Verhandlungen im Ständerate durchgesehen. Es ist dort mit Entschiedenheit an dem Standpunkte, den ich hier vertreten habe, festgehalten und die Bestimmung des Art. 29, Abs. 2, gestrichen worden. Es ist meines Erachtens keine Aussicht vorhanden, dass drüben im Ständerat, auch wenn Sie im Nationalrat anders beschliessen sollten, diese Be-

stimmung des Art. 29 angenommen würde. Sie geht auch verfassungsrechtlich über den Rahmen des Verfassungsartikels betreffend Bundesgesetzgebung über Automobile und «Luftschiffahrt» hinaus. Aus allen diesen Gründen möchte ich Ihnen empfehlen, dem Ständerat zuzustimmen und Abs. 2 zu streichen. Das Gesetz ist sonst noch genug mit wenig volkstümlichen Bestimmungen belastet.

Odermatt: Ich möchte Ihnen ebenfalls empfehlen, dem Antrage des Ständerates zuzustimmen und Abs. 2 zu streichen. Die Gründe hiezu sind kurz folgende:

Wenn ich mich hier in einer Stadt umschaue, dann muss ich sagen, dass das, was mir auffällt, die Beobachtung ist, mit welcher grossen Vorsicht jeweiligen der Automobilführer sein Gefährt lenkt und es ist geradezu ideal, wie dies gemacht wird. Wenn wir aber auf das Land hinauskommen, so ist das ganz anders. Kommt ein Automobilist z. B. in unsern Kanton, so meint er, jetzt sei er auf freier Bahn, er könne sein Automobil schrankenlos und unbekümmert um die Anwohner, die gezwungen sind, auf der Strasse zu verkehren, einfach dahinrennen lassen. Wenn irgendwo es jemand einfällt, sich dagegen zu wehren, so bekommt man nicht selten die schlimmsten Grobheiten zu hören.

Ich frage: Wer hat die Strassen gebaut, wer muss sie unterhalten? Diese Frage ist in der Regel sehr leicht zu beantworten, denn die Strassen werden im allgemeinen durch den Kanton gebaut und von dessen Bewohnern durch die Steuern unterhalten. Ich bin nicht der Ansicht, dass das Automobil nicht, soweit es die Zeit erheischt, freie Bahn haben soll. Aber die Herren Automobilführer sollten doch auch auf die Anwohner einigermaßen Rücksicht nehmen und auch diejenigen leben lassen, die noch kein Automobil vermögen, denn das ist die weitaus grosse Mehrzahl. Wenn Sie den Verkehr auf dem Lande betrachten, so erkennen Sie, es gibt eine ganze Reihe solcher Chauffeure, die dann, wenn sie diese Bestimmungen aufnehmen, meinen werden, erst habe der Fussgänger aufzupassen und wenn er mir die Strassenmitte nicht freilässt, so muss er eben riskieren, niedergefahren zu werden. Das wird dann einen grossen Prozess heraufbeschwören. Belasten sie das Gesetz mit recht vielen Bestimmungen, die das Volk nicht versteht, dann wird Ihnen das Volk zeigen, dass es auch etwas von Selbsthilfe versteht und wird sich sein Recht selbst suchen. Ich empfehle Ihnen, diese Bestimmung fahren zu lassen und dem Ständerat zuzustimmen. Es ist das im Interesse der Fussgänger, denn auch diese verdienen Rechtsschutz. Ich habe geschlossen.

Bundesrat Häberlin: Ich möchte Ihnen belieben, dem Antrage der Kommission zuzustimmen und den Abs. 2 aufzunehmen. Ich schulde dieses Eintreten für Abs. 2 des Art. 29 dem ganzen Standpunkte, den ich eingenommen habe zum Automobilgesetz. Es handelt sich hier nicht um die Frage Für oder Gegen das Automobil, sondern um die Schaffung richtiger Verkehrsverhältnisse für und mit dem Automobil. Eine solche Regelung muss immer eine zweiseitige sein. Wir können in einem Automobilgesetz unmöglich nur Vorschriften für den Lenker des Automobils aufstellen, denn die andern sind eben auch da, und sie müssen sich dem auch anpassen. Was für den

Automobilliker Rechte schafft, schafft für den andern Pflichten, und was für den andern Recht schafft, schafft für den Automobilführer Pflichten. So und so allein kann man ein Verkehrsgesetz schaffen. Wir regeln die Rechtsverhältnisse auf der Strasse und auf den öffentlichen Plätzen.

Selbstverständlich ist es eine Hauptsache, dass wir nicht nur Bestimmungen schaffen, die gelten in dem Moment, wo bereits eine Carambolage stattfindet, wo eine Verletzung erfolgt, sei es von Menschen, sei es von Vieh, sei es von Sachen, sondern wir wollen vorsorgen, wir wollen präventive Bestimmungen aufstellen, die eben verhindern sollen, dass diese Zusammenstösse überhaupt erfolgen. Dazu müssen wir nun dem einen wie dem andern nach Möglichkeit und nach den Verhältnissen den Platz anweisen. Ich lasse es nicht gelten, wenn man sagt, die Strasse gehöre den Fussgängern. Das ist nicht richtig. Gewiss ist er derjenige, der in erster Linie in Frage kommt und der lange Zeit ja der Beherrscher der Landstrassen war, aber die Landstrasse ist für alle da, die darauf verkehren. Wenn wir neue Verkehrsmittel haben, muss auch diesen ein Recht geschaffen werden. Wohin kämen wir, wenn wir darum, weil früher nur der Fussgänger da war, erklären würden, es müsse ihm diese Verkehrsgelegenheit allein vorbehalten bleiben? Dann würden schliesslich auch die Vögel kommen und erklären, der Mittelholzer darf nicht mehr in der Luft herumfliegen, wir Vögel sind von jeher allein dagewesen. Ich scherze ja damit, aber es liegt doch ein Körnchen Wahrheit darin, dass nicht das Gewesene allein recht hat, sondern auch das Kommende. Ich bin der Auffassung, wir erfüllen hier ein berechtigtes Begehren der Automobilisten, wenn wir im Gesetz auch eine gewisse Ordnung für den Fussgängerverkehr schaffen. Herr Nationalrat Hunziker erklärte, wir rufen damit Prozessen. Ich weiss nicht, diese Prozesse haben wir ganz sicher heute schon. Wenn heute ein Fussgänger unvernünftig sich auf der Fahrbahn herumtummelt, wird da nicht die Einrede auch schon erhoben, falls einer überfahren wird, er habe sich unvernünftig benommen auf der Strasse. Nur kann man sich darüber streiten, darf er das oder nicht, liegt ein Verschulden darin oder nicht? Wir wollen heute im Gesetze festlegen, er dürfe das nicht, auch der Fussgänger solle sich einer vernünftigen Benutzung der Strasse befleissen, so gut wie der Automobilführer. Damit geben wir dem Richter eine Handhabe.

Nun heisst es allerdings in der Bestimmung, er soll sich tunlich den Vorschriften fügen, die Fahrbahn für die Fahrzeuge freizulassen. Diesen Vorbehalt waren wir dem Fussgänger schuldig, in der sonst strikte lautenden Erklärung: Der Fussgänger hat die Fahrbahn der Strasse frei zu lassen. Das wäre vielleicht zu weit gegangen, und es könnte ein unvernünftiger Richter die Bestimmung absolut auslegen und jeden Fussgänger, der auf der Fahrbahn betroffen wird, als Uebertreter der Vorschrift erklären. Das ist aber nicht die Ansicht der Kommission. Wir wissen ganz genau, dass man die Strasse gelegentlich kreuzen muss. Wenn ich mich auf der rechten Strassenseite befinde, wohne aber auf der linken Seite, so werde ich eben einmal über die Strasse gehen müssen. Oder wenn der Fusssteig einmal überfüllt ist, es ist vielleicht gerade mittags 12 Uhr, die Fabriken sind aus, die Schulen sind aus, das Parlament ist aus,

alles ist auf der Strasse, dann wird eben ein Fussgänger einmal gezwungen sein, auf die Fahrbahn zu gehen, um ausweichen zu können, und es ist dann wieder Sache des Automobilisten, auf diesen Verkehr Rücksicht zu nehmen. Wiederum, wenn ich auf der weiten, weiten Landstrasse marschiere, wenn hinten und vorn nichts zu sehen ist und wenn es mir dann Vergnügen macht, in der Mitte der Landstrasse zu bummeln, statt auf dem viel schöneren Fusswege, so darf ich nach Gesetz und Verfassung als freier Schweizer so unverständlich sein, denn dann ist es nicht « untunlich ». Aber wo Verkehr ist, wo in jedem Augenblick Automobile, Fuhrwerke und Reiter kommen können, soll die Gewohnheit aufgestellt werden, dass der Fussgänger Platz macht, dass er den ihm von der Beschaffenheit der Strasse angewiesenen Platz auf der Seite einnimmt in erster Linie in seinem eigenen Interesse. Mehr als das wollen wir nicht.

Welches ist die rechtliche Bedeutung der Vorschrift? Herr Nationalrat Hunziker hat ganz richtig auf die hauptsächlich zivilrechtliche Bedeutung hingewiesen. Diese Bestimmung kann Bedeutung erhalten vor allem in Haftpflichtprozessen; sie will dort dem Richter eine Wegleitung geben. Wir sehen darin nichts Unrechtes, sondern nur die Gerechtigkeit, die wir auch dem Automobilisten schulden. Ich möchte Sie doch bitten, diese nicht gerade allzu grosse Konzession, die man den Automobilisten hat machen wollen, zu akzeptieren. Ich glaube auch, wir dürfen es riskieren, ob der Ständerat dann zustimmt oder nicht. Ich halte das keineswegs als ausgeschlossen, eben weil es ein Postulat der Gerechtigkeit ist.

Müller: Ich hatte bei Beratung des vorangehenden Artikels Zweifel, ob wir mit der Bestimmung, wonach die Fuhrwerke zur Nachtzeit mit Licht versehen sein müssen, nicht über dasjenige hinausgehen, was die Verfassung uns erlaubt, und ob wir nicht in das den Kantonen vorbehaltene Recht der Strassenpolizei eingreifen. Ganz bestimmt glaube ich, dass wir das tun, wenn wir die Bestimmung aufnehmen, dass der Fussgänger die Fahrbahn der Strasse soweit tunlich den Fahrzeugen freizulassen hat.

Was sagen wir damit? Mehr oder weniger doch nichts anderes als das, dass die Fahrbahn der Strasse dem Automobilisten und dem Velozipedisten gehört. Jeder andere, der sich darauf bewegt, macht sich der Uebertretung einer Polizeivorschrift schuldig. Sagen Sie das dem Volke, wenn das Gesetz zur Volksabstimmung kommt, Sie werden die Antwort erhalten. Ich glaube, schon das sollte uns bestimmen, mit dem Ständerat den Artikel zu unterdrücken.

Es gibt aber einen praktischern Grund, der mich noch viel mehr veranlasst, dem Antrag des Herrn Hunziker zuzustimmen. Dieser Artikel ist das Beispiel eines Kautschukparagraphen, wie man ihn reiner nicht abfassen könnte. Schon der Ausdruck « Fahrbahn »! Was ist Fahrbahn? Wie weit muss ich mich am Strassenende halten, um nicht in die Fahrbahn der Strasse zu kommen? Im einzelnen Fall wird das sehr schwer zu bestimmen sein. Ich soll mich « tunlichst » von der Fahrbahn fernhalten. Was heisst dieses « tunlich »? Gehen Sie auf den Bahnhofplatz und fragen Sie sich dort anhand dieses Paragraphen, ob Sie über diesen Platz gehen dürfen oder nicht. So ist es mehr oder weniger überall. Stellen Sie sich vor, in welcher Lage der Richter sich

befindet, wenn er anhand eines solchen Artikels Recht sprechen muss. Wenn ein Automobil- oder Velounfall passiert, und der Verletzte klagt, so wird die Gegenpartei jedesmal, da können Sie sicher sein, die Einrede erheben, der Mann habe den Art. 29 verletzt, er sei zu weit in die Fahrbahn hineingelaufen. Dann kommt es zum Zeugenverhör. Der eine glaubt, der Verletzte habe da gestanden, und der andere dort. Der eine ist der Ansicht, der Verletzte habe sich in der Fahrbahn bewegt, und der andere bestreitet das. Wie soll da der Richter über die Tatsachen gehörig orientiert werden können, und wie soll er urteilen können, ob dieser Artikel verletzt wurde oder nicht? So ist es bei den Unfällen.

Aber dieser Artikel kann auch in schikanöser Weise ausgenützt werden zur Erhebung von polizeilichen Anzeigen. Jeder Polizist kann den unbeholfenen Mann vom Lande, der in die Stadt hineinkommt und nicht weiss, dass man auf dem Trottoir zu laufen hat statt in der Fahrbahn draussen, verzeigen. Es mag sehr «untunlich» gewesen sein, dass der Mann sich in der Strasse bewegte, aber eine Strafuntersuchung und eine Busse rechtfertigt das noch nicht.

Drittens halte ich diesen Artikel für absolut unnötig, denn das, was daran berechtigt ist, wird auch heute schon von den Gerichten zur Anwendung gebracht. Wenn ein Automobilunfall passiert, wenn der betreffende Verunfallte klagt und die Sache gerichtlich anhängig gemacht wird, dann würdigt der Richter schon heute, ob der Verletzte durch sein Verhalten, speziell dadurch, dass er nicht die gehörige Vorsicht angewendet hat, auch mitschuldig sei an dem Unfall. Ich glaube also, wir haben allen Grund, speziell diejenigen, die das Gesetz angenommen wissen wollen, dem Streichungsantrag des Herrn Nationalrats Hunziker unsere Zustimmung zu geben.

Cafilisch: Auch ich schlage Ihnen vor, dem Antrag des Herrn Hunziker zuzustimmen. In der Kommission waren eine Mehrheit und eine Minderheit vorhanden, und was wir hier vor uns haben, ist ein zufälliges Resultat. Es wird beim Entscheid über diese Frage zu einem guten Teil darauf hinauskommen, dass der eine die Sache mehr vom städtischen, der andere mehr vom ländlichen Standpunkt aus betrachtet. Vom letzteren aus müssen wir schon sagen, wir haben hier ein sehr automobilfreundliches Gesetz vor uns. Dies namentlich in bezug auf alle diejenigen Strassen, die vom Bund eventuell als Durchgangsstrassen bezeichnet werden. In der Stadt, wo bei allen Strassen ein Trottoir vorhanden ist für die Fussgänger, ist es selbstverständlich, dass der Fussgänger auf dem Trottoir geht. (**Wirz:** Eben nicht.) In der Via mala und im Schyn und auf all denjenigen Strassen, die noch schmaler und enger sind als diese beiden Durchgangsstrassen, Kommerzialstrassen, gibt es keine Trottoirs und keinen Weg für die Fussgänger; man ist genötigt, die Fahrbahn zu benützen, der Fussgänger muss auf der Fahrbahn rechts oder links gehen, in der «Cüvette» (Rigole) kann er nicht marschieren. Nun gibt es auch Fussgänger, die ein Stück Vieh am Seil hinter sich haben. Wenn nun ein Automobil hinter einem solchen dreinfährt, und es gibt einen Unfall, bei dem entweder der Fussgänger überfahren wird oder das Tier, das er zu beaufsichtigen und zu führen hat, wie kommt dann die Sache nach dieser Vorschrift heraus? Herr Müller hat Ihnen bereits

diejenigen Betrachtungen vorgeführt, die da für den Richter massgebend sein werden. Und nun die Beweispflicht? Die Beweispflicht ist eine ganz selbstverständliche Frage. Wäre der Mann nicht auf der Fahrbahn gegangen, so wäre er nicht verunfallt, das ist doch klar, er wäre dann nicht überfahren worden. Wenn der Verunfallte noch am Leben ist — sofern er nicht mehr am Leben ist, kann er nichts beweisen — wird man ihm einfach sagen: Du bist auf der Fahrbahn gegangen, du bist selbst schuld an dem Unfall, es trifft dich ein grobes Selbstverschulden, und entweder gibt es da gar keine Unfallentschädigung, oder nur eine sehr reduzierte.

Wenn es einen Artikel im Gesetze gibt, der für die Annahme desselben schädlich und verhängnisvoll werden kann, so ist es dieser. Ich glaube, ohne Sie weiter aufhalten zu müssen, Sie sollten diese Bestimmung ablehnen und die Streichung vornehmen, wie es der Ständerat getan hat.

Wirz: Ich möchte einmal den Ausspruch des Herrn Cafilisch richtigstellen, als ob wir im vorliegenden Gesetz geradezu ein Geschenk an die Automobilisten machten. Das ist nicht der Fall. Unser Gesetz kann gar nicht so automobilfreundlich herauskommen, und zwar deswegen nicht, weil der Verfassungsartikel nicht automobilfreundlich ist. Und er ist es deswegen nicht, weil er den Kantonen hier Spezialrechte, Sonderrechte in bezug auf die Beschränkungen zuteilt hat. Die Sache mit der Verfassung ist ja jetzt in Ordnung, aber das verhindert, dass unser Gesetz eigentlich den Namen eines automobilfreundlichen Gesetzes verdient.

Ich möchte auch einem andern Ausspruch entgegenreten: «Die Fussgänger sind die ersten auf der Strasse gewesen, sie haben in erster Linie ein Anrecht auf die Strasse.» Das ist nicht richtig. Die früheren Zeiten kannten gar keine richtigen Strassen, ausgenommen die Heerstrassen zur raschen Vorwärtsbewegung der Heere und der Maschinen, die nötig waren. Aber für den Verkehr hatte man keine Strassen, diese sind erst mit dem Wagenverkehr gekommen. Ich erinnere Sie nur an die Bergübergänge, an die Saumpfade, die nicht benützbar waren für die Fahrzeuge. Erst als der Wagen für die Alpenwege aufkam, baute man die Bergstrassen.

Nun meine ich, man sollte da Parität walten lassen und nicht immer den Fussgänger in erste Linie stellen: Fussgänger, Autos und Wagen sind auf der Strasse gleichberechtigt.

Nun ist ferner ohne Zweifel bei den meisten Rednern ein Missverständnis vorhanden. Man spricht von der Fahrbahn. Die Fahrbahn bezieht sich hier ausschliesslich auf die Ortschaften mit Trottoirs. Auf dem Lande draussen ist die ganze Strassenbreite fahrbar, und da wollen Sie doch die Leute nicht neben die Strasse verbannen. Aber in den Ortschaften mit Trottoirs müssen die Fussgänger erzogen werden, und der Gesetzespassus ist eine Erziehungsvorschrift für die Fussgänger, welche die Fahrbahn bevölkern.

Wenn Sie in Zürich an der Bahnhofstrasse sind, werden Sie konstatieren, dass nicht ein Bein von Fussgängern auf der Strasse sich befindet, sondern nur auf dem Trottoir. Die Fussgänger wissen ganz genau warum. Wenn Sie in Paris oder in andern grossen Städten sind, sehen Sie, welche intensive Verkehrsanpassungen da für Fussgänger und Vehikel

bestehen. Kommen Sie aber z. B. nach Winterthur, so ist die Sache schon anders. Der Autoverkehr und der Strassenverkehr ist bei weitem nicht so dicht wie etwa in der Bahnhofstrasse in Zürich, da marschiert die ganze Gesellschaft auf der breiten Strasse, die Trottoirs werden nicht oder wenigstens nur zum Teil benützt. Da soll nun auch der Automobilist sein Recht haben; er soll ein Recht auf die Strasse haben, weil man den Fussgängern extra einen Bürgersteig gebaut hat, wohin sie auch gehören.

Nun glaube ich, wenn wir dem Automobilisten eine so ausserordentlich scharfe Haftung aufoktroieren, so soll er auch entsprechend geschützt werden. Das Publikum hat dann auch die Pflicht, seinerseits die Unfälle auf eine möglichst geringe Zahl zu beschränken. Es muss hier gesagt werden, dass wir nicht das Recht haben, dem Automobilisten zu sagen: «Du bist für alles verantwortlich», dem Fussgänger aber: «Du kannst dich gehen lassen, wie du willst.» Ich war seinerzeit in der Kommission derjenige, welcher noch weitergehen wollte. Ich habe den Antrag gestellt, der Fussgänger solle, «soweit es angeht», die Fahrbahn frei lassen. Man hat das gestrichen, weil man es zu scharf fand, und hat die Fassung aufgenommen: «soweit es tunlich ist». Ich habe die Ansicht, dass die Leute auf dem Lande gar nicht von dieser Vorschrift betroffen werden, sondern nur die Leute in der Stadt. Was Herr Odermatt angeführt hat, gilt nicht, weil dort die ganze Strassenbreite fahrbar ist; da kann man doch den Leuten nicht zumuten, im Strassengraben zu marschieren.

Im Interesse der Gewöhnung und der Erziehung des Publikums für den Automobilverkehr, und um den Forderungen der Automobilisten billiges Entgegenkommen zu zeigen, beantrage ich Ihnen Festhalten am Vorschläge der Kommission.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Nur zwei Worte. Ich möchte nochmals daran erinnern, warum diese Bestimmung aufgenommen worden ist. Es ist dies nicht geschehen, um speziell dem Automobilisten einen Gefallen zu tun, sondern die Vorschrift hat doch den Zweck, den Fussgänger zu schützen. Man will dadurch, dass man ihm gesetzlich nahelegt, er solle die Bahn freihalten, ihn vor dem Wagen schützen und verhindern, dass er unter die Räder gerät.

Und nun der Begriff der Fahrbahn. Gibt es eine Möglichkeit, eine Definition für die Fahrbahn zu schaffen? Darüber hat man eine bestimmt festgelegte Praxis. Speziell die Strassenbaufachmänner, auf die ja der Richter schliesslich im Einzelfalle bei Gutachten wird abstellen müssen, wissen ganz genau, was man darunter versteht: Der mittlere Teil der Strasse in einer Breite von drei bis sieben Metern, je nach der Gesamtbreite der Strasse; das ist usuelle Definition, an die sich schliesslich auch der Richter halten muss.

Noch ein Wort an Herrn Cafilisch, weil er sich wehrt gegen die grosse Automobilfreundlichkeit des Gesetzes. Der Ton klang ganz anders, als Sie ihn von den Herren de Rabours und Lachenal angehört haben, die von nichts weniger als von Automobilfreundlichkeit des Gesetzes sprachen. Aber das darf man dem Gesetze nachsagen: es ist nicht einseitig automobilfreundlich, sondern es will ein gerechtes Gesetz sein, das nicht bloss den einen schützt und den andern nicht, sondern

das nach allen Richtungen, gegenüber Automobilisten und andern Strassenbenützern, gleiches Recht zu schaffen sucht.

Moser-Neuhausen: Ich möchte nur kurz folgendes zu diesem Artikel sagen: Es scheint, dass der Abs. 2 nicht gut und nicht richtig redigiert ist. Ich beantrage deshalb, den zweiten Absatz zur bessern Redaktion an die Kommission zurückzuweisen.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Je ne verrais pas d'inconvénient à ce que la commission revît la rédaction de cet article, mais je serais très heureux que M. Moser nous indiquât une formule et dise les termes dans lesquels devrait se traduire mieux les intentions de ce dernier alinéa.

Je reconnais que la rédaction n'est peut-être pas d'une précision extraordinaire. Nous n'en avons pas trouvé une meilleure. Le texte français dit: autant que possible, c'est-à-dire dans la mesure où cela est possible. Il va sans dire que les routes qui ne sont pas dotées d'un trottoir ne peuvent pas être laissées à l'entière disposition des automobiles, mais partout où il y a un trottoir, le devoir du piéton est d'en user et de laisser la chaussée aux automobilistes. C'est l'idée qui a dicté le deuxième alinéa de l'art. 29. Je m'associe à ce qui a été déjà dit par M. Walther au sujet des contraventions dont la commission s'est inspirée dans son travail. D'une part, on accuse la commission de s'occuper surtout des intérêts des automobiles; d'autre part, les représentants de l'automobilisme nous reprochent de ne songer qu'aux piétons et de charger uniquement les automobiles. Je répète que nous n'avons eu à aucun moment le dessein de faire une loi contre les automobiles, pas davantage qu'une loi pour les automobiles. Dans nos délibérations, nous avons été guidés par le souci de concilier les différents intérêts en présence. Nous avons estimé qu'il y avait lieu de pratiquer le système du support et des concessions mutuelles. Ici, nous demandons aux piétons une toute petite concession, qui n'a rien d'excessif ni d'exagéré en regard des exigences imposées aux automobilistes. Je vous engage à adopter le deuxième alinéa de l'art. 29.

Cafilisch: Als Kommissionsmitglied möchte ich bitten, den Antrag Moser abzulehnen. Ich wüsste nicht, was die Kommission anderes daraus machen sollte, ausser dass sie wieder über die Frage abstimmen würde: Soll dem Ständerat beigepflichtet werden, ja oder nein? Da dies in der Kommission bereits geschehen ist und die Kommission sich mit Mehrheit auf die Seite des Bundesrates gestellt hat, so wäre es aussichtslos und zwecklos, diesen Antrag anzunehmen. Ich möchte also bitten, dem Ständerat zuzustimmen.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Ordnungsantrag Moser	Minderheit
Dagegen	Mehrheit

Gelpke: Den Ausführungen der Herren Hunziker und Müller pflichte ich durchaus bei. Die Definition, die Herr Walther über die Fahrbahn gibt, ist wohl nicht haltbar. Die Fahrbahn besteht in der Hauptsache aus demjenigen Teil der Strasse, der meistens mit Steinbett versehen, den Fuhrwerken eine zu-

sammenhängende, durch keinerlei Bankette unterbrochene Fahrtunterlage darbietet. Man darf aber nicht einfach sich so ausdrücken, dass man sagt, ein gewisser Streifen der Strasse stelle die Fahrbahn dar und das übrige diene andern Zwecken.

Zur Sache selbst. Ich frage mich: Wie steht es denn bei Strassen, die keinen besonderen Fussgängerweg aufweisen? Herr Walther bemerkt, dass die Fussgänger darauf aufmerksam gemacht werden müssen, dass sie die Fahrbahn zu meiden haben. Wo aber keine Fussgängersteige sind, da geht somit im Strässengraben spazieren oder dann flüchte dich ins Getreidefeld oder in den Kartoffelacker. Und wenn du nicht willst, dass dich ein Auto überfahre, so lasse dich vom Bauern verprügeln! (Heiterkeit.) Der Fussgänger ist also ohne Strassenrecht! Ich bin durchaus der Meinung des Herrn Bundesrates Häberlin, dass wir hier ein neues Verkehrsgesetz schaffen wollen, jedoch ein Verkehrsgesetz, bei dem auch die Grundvoraussetzungen hierzu vorhanden sind. Die fehlen aber überall da, wo für den Fussgänger nicht gesorgt wird. Ich kann der Auffassung nicht beipflichten, dass auf Strassen, die nur aus der Fahrbahn bestehen, der Automobilist unbedingt das Vorrrecht habe.

Wenn Herr Walther behauptet, dass wir durch eine solche Vorschrift den Fussgänger schützen wollen, so bemerke ich, dass der Fussgänger diesen Schutz nicht verlangt; er hat Vernunft genug, sich um seine Sicherheit selbst zu bekümmern. Keinem Menschen wird es einfallen, sofern er nicht zur Kategorie der Idioten oder Süffel gehört, beim Begehen der Strasse die Vorsicht ausser acht zu lassen. Solche Kinderschutzmassnahmen sind also nicht nötig. Die Freigabe der Fahrbahn hat demnach die Erstellung von Fusssteigen zur Voraussetzung. Ich beantrage deshalb, den Abs. 2 redaktionell in folgender Weise zu ergänzen: «Der Fussgänger hat die Fahrbahn der Strasse, soweit Fusswege vorhanden sind, für die Fahrzeuge frei zu lassen.»

Meili: Ich stimme für Streichung und möchte noch ein Moment erwähnen, das bis jetzt nicht genannt worden ist.

Die Herren Berichterstatter sagten uns, es werde ungleich reglementiert, wir stellen nur Bestimmungen auf für die Automobile, reglementieren aber nicht zugleich auch den Fussgänger, wenn wir dem Antrag des Herrn Hunziker folgen; es entstehe dadurch eine ungleiche Verantwortlichkeit. Ich gebe das zu. Aber diese ungleiche Verantwortlichkeit ist in diesem Fall gerechtfertigt, weil wir auch eine ungleiche Gefährdung haben. Der Automobilist gefährdet die Strasse und was darauf ist, hundertmal mehr als der Fussgänger. Also soll er sich auch schärfere Vorschriften gefallen lassen als der Fussgänger. Er nimmt die Strasse hundertmal mehr in Anspruch, es müssen seinetwegen viel mehr Reparaturen ausgeführt werden, wiederum ein Grund, warum er sich eine schärfere Reglementierung gefallen lassen muss. Ich stehe auf dem Standpunkt, der Automobilist habe so zu fahren, dass er anhalten kann bei Tag und bei Nacht. Der Fussgänger braucht noch einen gewissen Schutz im Gesetz.

Präsident: Al. 1 ist unangefochten angenommen. Ueber Al. 2 stimmen wir ab.

Abstimmung. — *Votation.*

Eventuell: — *Eventuellement:*

Für den Antrag der Kommission	Minderheit
Für den Antrag Gelpke	Mehrheit

Definitiv: — *Définitivement:*

Für Festhalten an diesem Beschluss	34 Stimmen
Für den Antrag Hunziker	56 Stimmen

Art. 30.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

(Die Abänderung betrifft nur den französischen Text).

Proposition de la commission.

Si, par suite de l'emploi d'un automobile ou par les travaux accessoires impliquant les dangers inhérents à cet emploi une personne est tuée ou blessée ou une chose détruite ou endommagée, le détenteur est responsable du dommage causé.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Avec l'art. 30, nous abordons le chapitre de la responsabilité civile. Dans sa requête du 18 novembre écoulé le comité d'action de l'Union des intéressés à la circulation routière écrit que le régime de la responsabilité civile constitue la «pièce de résistance» de la loi. Il est apparu, en effet, dès le moment où fut déposé le projet de loi, que la résistance s'organiserait, dans les cercles dirigeants des grandes associations d'automobilistes, sur le terrain de la responsabilité civile. Cette question a été du reste le thème principal de la discussion générale dans cette salle. En outre, deux de nos collègues genevois, MM. de Rabouls et Lachenal, conjuguant leur action (rires), ont déposé une proposition dont ils ont annoncé qu'ils solliciteraient le renvoi à la commission au Conseil fédéral. Leur proposition consisterait à compléter l'art. 30 dont la dernière phrase dit: «Le détenteur est responsable du dommage causé» par ces mots «s'il ne prouve qu'il a pris toutes les précautions commandées par les circonstances ou que sa diligence n'eût pas empêché le dommage de se produire».

Les rapporteurs de la commission sont disposés à accepter ce renvoi, dans la pensée qu'il serait heureux que sur ce point l'entente pût s'établir.

Dans ces conditions, il nous paraît superflu de nous abandonner à de longs développements. Sans donc nous livrer à une discussion au sens strict du terme, nous nous bornerons à exposer le système auquel s'est arrêté le Conseil fédéral et que le Conseil des Etats a sanctionné.

Ce système repose sur le principe de la causalité. Il s'écarte ainsi du droit commun pour s'identifier à celui des entreprises de chemins de fer. Après examen, le Conseil fédéral s'est prononcé pour ce régime, de préférence à celui du détenteur d'animaux, auquel se rangeraient les représentants des groupements au nom de qui agit le comité d'action pour la législation sur la circulation routière.

L'accord serait donc établi sur ce point, qu'il y a opportunité à substituer au droit commun des dis-

positions plus sévères qui assurent mieux la sauvegarde des droits des lésés. Le conflit réside dans la mesure où une aggravation doit être réalisée.

Dans son message à l'appui du projet, le Conseil fédéral expose les motifs qui l'ont conduit à l'adoption du principe de la responsabilité causale et qui ont paru péremptoires à votre commission. L'aggravation de la responsabilité civile pour les accidents causés par des automobiles est justifiée par le danger que l'usage de ces véhicules fait courir à la circulation routière.

Le Conseil fédéral pose en fait, de plus, que la situation juridique actuelle ne suffit pas non plus, parce que le fardeau de la preuve incombant au lésé le met parfois dans l'impossibilité d'obtenir gain de cause dans ses prétentions relatives à la réparation du dommage.

La pratique a, d'ailleurs, déjà renforcé singulièrement la notion de la responsabilité de droit commun. Certains arrêts du Tribunal fédéral font jurisprudence à cet égard et c'est ainsi que dans les accidents d'automobiles on admet en règle générale qu'il y a faute du conducteur quand il a contrevenu à des prescriptions de police concernant la circulation sur la voie publique et que la contravention est, avec l'accident, dans un rapport de cause à effet. En outre, la culpabilité du conducteur est affirmée dès qu'il a enfreint l'ordre général de ne pas compromettre par ses actes la sécurité de ses semblables. Ceci est acquis. Mais la loi se doit de poser des règles fixes. Entre les deux solutions entrevues, le Conseil fédéral et le Conseil des Etats ont donné la préférence au principe de causalité posé à la base de la responsabilité des entreprises de chemins de fer. Le projet déclare, en conséquence, à titre principal, que le détenteur du véhicule est civilement responsable du dommage si, par suite de l'emploi de l'automobile, une personne est tuée ou blessée ou si une chose est endommagée. Les exceptions sont indiquées aux articles suivants.

C'est à la grosse majorité de 15 voix contre 2 que votre commission s'est rangée au système proposé par le Conseil fédéral.

Je borne là ce bref exposé dans l'idée que la discussion orientera la commission et permettra à celle-ci de reprendre l'examen du chapitre de la responsabilité civile si le Conseil adopte la manière de voir des deux motionnaires MM. de Rabours et Lachenal.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Bei diesem dritten Abschnitt über die Haftpflicht stehen wir nun auf der Drehscheibe des Gesetzes. Je nachdem die Kurbel dieser Drehscheibe gedreht wird, hat der Wagen Aussicht, auf seiner Fahrt vielleicht an Ziel zu gelangen oder aber event. umzukippen.

Der dritte Abschnitt Haftpflicht bringt uns den kritischen Teil der ganzen Vorlage. Sie müssen es mir gestatten, hier etwas weiter auszuholen, obwohl ich schon in der Eintretensdebatte gewisse allgemeine Bemerkungen angebracht hatte.

Die Frage, wieweit einer den Schaden, den er einem andern zugefügt, zu ersetzen verpflichtet ist und wieweit der Betroffene solchen Schaden selbst zu tragen habe, war von jeher Gegenstand umstrittener Theorien und wurde auch im positiven Recht zu

verschiedenen Zeiten und bei verschiedenen Verhältnissen verschieden geregelt.

Während das ältere römische und auch das alte deutsche Recht auf dem Boden des reinen Verursachungsprinzips standen und nach dem Rechtsaxiom « wer Schaden tut, muss Schaden bessern » jeden für den Schaden verantwortlich erklärten, den er — gleichgültig, ob mit oder ohne Verschulden — verursacht hatte, ging man später zum Verschuldensprinzip über. Man trug der Erfahrung des Lebens Rechnung, dass auch derjenige, der sich mit aller Vorsicht unter seinen Mitmenschen bewegt und auf andere alle mögliche Sorgfalt nimmt, nicht selten andern Ursache von Schaden wird. Man fand es für unbillig, ihn einen Schaden tragen zu lassen, den er verursacht, obwohl er nichts anderes tat, als was er nach allgemeiner Anschauung und Uebung tun durfte. Man machte die Ueberlegung, dass jeder Mensch das Recht habe, sich in gewohnter Weise in der Oeffentlichkeit zu bewegen und seinen Geschäften nachzugehen und folgerte daraus, dass es unbillig, der Bewegungsfreiheit des Einzelnen und damit der kulturellen Entwicklung hinderlich wäre, dem Tätigen, wenn er sich bei seiner Tätigkeit aller üblichen und ihm zuzumutenden Sorgfalt und Rücksichtnahme befleissige (*diligentia boni patris familias*), die Verantwortung für Schaden, der trotz dieser Sorgfalt aus seiner Tätigkeit resultiere, die Verantwortung aufzuerlegen. Nur wenn er durch Mangel an Rücksicht auf andere zu vermeidende Gefahren schaffe, wenn ihn also die Schuld der Sorglosigkeit (Fahrlässigkeit) treffe, solle er haftbar sein. Wo keine Schuld, da keine Haftbarkeit des Verursachers. « Den Zufall soll der tragen, den er trifft ». Damit war man beim Verschuldensprinzip.

Das ist heute der Standpunkt des gemeinen Rechtes. Aber dieser Grundsatz hat immer Ausnahmen erlitten.

Wie bereits angedeutet, fand man den gesetzgeberischen Grund zum Uebergang vom Verursachungs- zum Verschuldensprinzip darin, dass der Mensch ein Recht habe, das zu tun, was das Leben von ihm erfordere. Dieses Recht hat jeder in gleicher Weise, wie er auch in gleicher Weise wie der andere dann die Folgen zu tragen hat, die ihm aus der erlaubten Tätigkeit des Mitmenschen erwachsen. Also aktiv: gleiche Inanspruchnahme der Oeffentlichkeit, gleiches Recht aller ohne den Mitmenschen für zufällig ihm zugefügten Schaden zu entschädigen, den Geschäften nachzugehen; aber auch passiv: wie jeder andere, den ihm aus dieser Tätigkeit der andern ihm ohne deren Schuld erwachsenden Schaden an sich zu tragen. Sobald aber der Einzelne durch eine über das Gewöhnliche und Normale hinausgehende Inanspruchnahme der Oeffentlichkeit vermehrte und besondere Gefahren für die andern schafft, würde er demjenigen gegenüber, die sich im Rahmen des Normalen halten, bevorzugt und die Gleichheit aller in Tätigkeit und Risiko wäre gestört, wenn dieser Einzelne nicht auch eine seiner vermehrten Gefährdung entsprechende vermehrte Gefahrtragung übernehmen würde. Wer über das Gewöhnliche hinaus Gefahren schafft, soll für dieses Mehr an Gefährdung anderer auch entsprechende Tragung der Gefährdungsfolgen auf sich nehmen.

Von diesem leitenden Grundsatz ausgehend, der eine notwendige Korrektur der Verschuldenshaftung

bildet, hat man besondere Haftungsgrundsätze gekannt, sei es in der Form verschärften Schuldenhaftung wie z. B. die Tierhalterhaftung oder der Kausalhaftung, die Eisenbahn- und Fabrikhaftpflicht.

Heute ist die Frage, ob es sich rechtfertige eine besondere Haftung für den Automobilverkehr einzuführen. Für diesen gilt heute noch die gewöhnliche Verschuldenshaftung ohne jede Verschärfung. Der Autobesitzer, das mit seinem Kraftwagen durch die Strassen stürmt, hat eine leichtere Haftung, als das Bäuerlein, der mit seinem Kleingespann des Weges träumt. Dass dies ungerecht und unhaltbar ist, wird allgemein zugegeben. Die Gerichte insbesondere haben den Mangel einer besonderen Automobilhaftpflicht seit Jahrzehnten empfunden. Um dem schreienden Unrecht, das sonst dem geschädigten Dritten angetan worden wäre abzuwenden, haben Sie an die Vorsicht des Automobilbesitzers die allerschärfsten Anforderungen gestellt und ein Verschulden angenommen, wo man solches auch hätte verneinen können.

Eine besondere Haftung der Automobilhalter ist nicht ungerechtfertigt.

Gestatten Sie mir im folgenden noch einzelne Gründe anzugeben. Ich erwähne die vermehrte Gefährdung für die Oeffentlichkeit, was, wie wir früher gesehen haben, logisch zu besonderer Haftung führen muss. Dass die Autos besondere Gefahren bilden, beweist unwiderleglich die Statistik der Unfälle, beweisen die Zeitungen mit täglichen Unfallmeldungen. Es zeigt das Gleiche ein Blick auf eine verkehrsreiche Strasse. Es liegt schon in der Natur der Sache. Die Autos haben den Wagenverkehr enorm erhöht. Ohne Autos wäre auch heute der Wagenverkehr kaum ein Viertel so gross wie er tatsächlich ist. Dazu kommt die Raschheit des Autoverkehrs und die elementare Kraft, die nicht immer sofort bemeistert werden kann, der gegenüber der Fahrer besonders bei Maschinendefekten vollständig machtlos ist. Schliesslich sind auch die Autos durch die Benützung der öffentlichen Strassen sicher gefährlicher als die Eisenbahnen. Ich verweise auf meine früheren Ausführungen.

Nach den gegenwärtigen Bestimmungen muss der Geschädigte seinerseits beweisen, dass den Automobilisten ein Verschulden z. B. durch zu schnelles Fahren, falsches Ausweichen, Unterlassen des Signals usw. trifft. Wer je praktisch mit der Sache zu tun gehabt, weiss, dass es den Verunfallten, oder gar seinen Erben, oft schlechterdings unmöglich ist, etwas zu beweisen. Alles geht so rasch, er hat keine Zeugen, es war Nacht usw. Schon diese Beweisnot, und von einer solchen kann man hier sprechen, zwingt zu einer andern Regelung der Automobilhaftpflicht. Die gewöhnliche Regelung passt für die Tatsachen nicht mehr.

Wenn auch nicht ausschlaggebend, so wird doch allgemein bei der Haftungsfrage auch auf die Leistungsfähigkeit der Parteien etwas Rücksicht zu nehmen sein. Die Tragung des Zufalles darf eher den wirtschaftlich Stärkeren zugemutet werden. Die Vorlage nimmt denn auch in anderm Sinn auf die wirtschaftliche Situation zugunsten des Automobilisten Rücksicht. Ich verweise auf den Art. 34, Ziff. 3.

Weiterhin ist zu beachten, in wessen Vorteil das Objekt, das Schaden verursacht, tätig ist. Vorteil

und Gefahrtragung müssen unbedingt mit einander in Beziehung gesetzt werden.

Schliesslich scheint mir noch ein Moment vom Standpunkt des feinfühleren Automobilbesitzers aus für die Einführung der Kausalhaft zu sprechen. Wenn jetzt der Automobilist ohne diese Kausalhaftpflicht einen Unfall hat, z. B. einen Menschen tötet, so wird er, um haftbar gemacht werden zu können, zuerst urbi et orbi als schuldig am Tode des Getöteten gerichtlich erkannt werden, während bei der Kausalhaft nach der Schuld, sofern sie nicht derart war, dass ein Strafverfahren sie feststellt, gar nicht mehr gefragt wird. Ich meine also, der feinfühlerere Automobilist sollte sich damit abfinden, dass er auf diesem Wege in einem Unglücksfall nicht ohne weiteres als der an dem Tode eines Menschen Schuldige unter allen Umständen hingestellt werden muss.

In welcher Weise soll nun die besondere Haftung geregelt werden? Einige wollen die Tierhalterhaftung entsprechend anwenden. Dies wäre ungenügend und praktisch nicht wünschenswert.

Ungenügend! Es kann nicht bestritten werden, und die Tagesnachrichten beweisen es hundertfach, dass die Gefährdung durch die Autos eine unvergleichlich höhere ist, als diejenige durch Tiergespann. Es wäre, wenn man auf das Mass der Gefährdung, die ja für besondere Haftungsgrundsätze in erster Linie in Betracht fällt, Rücksicht nehmen will, ungerecht gegenüber dem Tierhalter, wenn man ihn mit den Automobilhaltern auf gleiche Stufe stellen wollte. Es wäre aber auch ungerecht den Eisenbahnen gegenüber, wenn man sie schwererer Haftung unterstellen wollte, als die Automobilhalter, obwohl letztere unbestreitbar die Oeffentlichkeit weit mehr gefährden. Es darf auch an dieser Stelle, wie ich es in der Eintretensdebatte getan habe, daran erinnert werden, dass schon bei Beratung des revidierten Eisenbahnhaftpflichtgesetzes der Nationalrat dringend die Unterstellung des Autos unter die gleiche Haftung wie die Eisenbahnen verlangte. Die Lehren, die man seither gezogen, und die Vermehrung des Autoverkehrs, sprechen nicht für ein Zurückweichen.

Die Haftung nach Tierhalterregeln wäre aber auch unpraktisch und daher zum vornherein nicht wünschenswert. Die Tierhalterhaftung mit ihrer Umkehrung und daraus folgenden Komplizierung des Beweisverfahrens ist kein empfehlenswertes Gebilde. Wie schwierig dieses Beweisverfahren ist und wie schwer der Richter sich oft zurechtfindet, weiss jeder, der solche Fälle kennt.

Nur die Verursachungshaftung, die Kausalhaft, wie der Entwurf sie vorsieht, wird den Bedürfnissen gerecht. Sie trifft den Verursacher des Schadens, der durch vermehrte ungewöhnliche Inanspruchnahme der öffentlichen Strassen ganz ausserordentliche Gefahren setzt, der in der Regel auch der wirtschaftlich Stärkere ist.

Man hat eingewendet, diese Art der Haftung und die daraus resultierende Belastung des Autobesitzers sei kulturfeindlich, hindere einen gesunden Fortschritt und kämpfe reaktionär gegen ein modernes Verkehrsmittel, dem die Zukunft gehöre. Ich glaube, gegen den Vorwurf der Reaktion dürfen wir uns ruhig wehren. Es ist kein Rückschritt und ist nicht reaktionär, wenn wir die Kausalhaft in das Gesetz aufnehmen. Denn einmal ist die Belastung keineswegs nennenswert. In 80 von 100 Fällen werden die

Automobilisten auch jetzt schon verurteilt, allerdings nach langen und kostspieligen Prozessen, an die aber vielleicht mancher, der zufälligerweise das Glück hat, dem Advokatenstand anzugehören, nicht so unangenehm zurückdenkt wie andere, die sich auf einer andern, weniger sonnigen Seite das Leben befinden.

Es kommt noch dazu, dass gerade wegen dieser Prozesse mancher Geschädigte lieber zu wenig nimmt, weil er nicht so lange zu warten vermag, und lieber einmal mit der Geschichte Schluss macht und dem Prozess nicht weiter nachdenken will, der ihn sonst jahrelang beschäftigen würde.

Wenn die Versicherungen heute erklären, die Versicherungspolice würden eine Erhöhung von 40 % der Prämien erfahren, so ist das angesichts der unbedeutenden Mehrbelastung nicht verständlich, und jedenfalls ist darüber noch nicht das letzte Wort gesprochen, zumal wenn die schweizerische Unfallversicherungsanstalt noch einmal die Sache untersucht und ihrerseits ebenfalls gegenüber den privaten Versicherungsgesellschaften in Konkurrenz treten kann.

Sodann glaubt ja wiederum niemand, dass ein wirklich notwendiges Automobil wegen einer geringen Erhöhung der Versicherungsprämie nicht mehr gehalten und der Fortschritt gehemmt werden könne. Wer das Automobil im Geschäft braucht, der wird die mehrere Betriebsauslage in sein Geschäft einkalkulieren; es wird doch noch billiger sein als das Verkehrsmittel des Staates, und wer ein Luxusautomobil sich hält, wird vor der erhöhten Prämie im Ernst nicht zurückschrecken. Und wenn auch schliesslich ein paar unreife Jünglinge oder noch unreifere Jungfrauen, denen es gerade noch zum Auto und zur Autobrille, aber nicht mehr zur Versicherungsprämie langt, weniger das Land unsicher machen und ihre unverbrauchten Kräfte einer nützlicheren Tätigkeit widmen, so wird auch darin keine Bedrohung des Fortschrittes erblickt werden können.

Nur noch zwei Worte über die Grundzüge des Entwurfes. Der Automobilhalter haftet grundsätzlich und ohne Rücksicht auf Schuld oder Nichtschuld für den Schaden, der durch den Betrieb seines Autos verursacht wird. Von diesem Grundsatz gibt es aber billige Ausnahmen zugunsten des Automobilhalters, entweder im Sinne der gänzlichen Haftungsbe freiung oder im Sinne der Einschränkung der Haftung. Ganz befreit wird der Automobilhalter: 1. wenn der Unfall durch höhere Gewalt herbeigeführt wird. Diese Ausnahme ist dem Art. 1 des Eisenbahnpflichtgesetzes entnommen; 2. wenn der Unfall ausschliesslich durch grobes Verschulden des Verunfallten verursacht wurde, und 3. wenn er ausschliesslich durch grobes Verschulden Dritter verursacht wurde, in welchem Falle sich der Geschädigte allein an diesen Dritten halten kann.

Weiter kann der Richter die Schadenersatzleistung des Automobilhalters ermässigen, wenn der Unfall ausschliesslich durch leichtes Verschulden des Verunfallten oder eines Dritten verursacht worden ist. In diesen Fällen kann der Richter sogar gänzlich von der Haftung entbinden.

Spielen mehrere Faktoren zusammen, z. B. Verschulden des Halters und des Beschädigten oder eines Dritten, oder höhere Gewalt, so verteilt der Richter die Schadenstragung nach den Grundsätzen

des Obligationenrechtes (Art. 31, Abs. 1 und 2). Und endlich kann der Richter die Schadensleistung reduzieren, wenn der Verunfallte ein besonderes hohes Einkommen hat, das zu ersetzen wäre.

Der Richter kann schliesslich über die Schadensdeckung hinaus dem Geschädigten eine sog. Genugtuungssumme, Schmerzensgeld zusprechen, wenn den Halter ein Verschulden trifft, eine Bestimmung, die sich auch in Art. 47 des Obligationenrechtes findet.

Also summa summarum: Grundsätzliche Tragung der Gefahr durch den in so ausserordentlicher Weise die andern Gefährdenden, aber auch alle Freiheit für den Richter, den Verhältnissen des Einzelfalles in gerechter Weise Rechnung zu tragen. Ich glaube, wer unvoreingenommen an die Lösung des Problems herantritt, der wird diese Lösung sicherlich als die gerechte und vernünftige bezeichnen müssen.

Ich bin nun mit den allgemeinen Bemerkungen zu Ende und erlaube mir nur noch zwei Worte über den Wortlaut des Art. 30. Art. 30 hat den Ausdruck « Betrieb » in seinem ersten Absatz. Dieser Ausdruck ist dem Art. 1 des Eisenbahnpflichtgesetzes entnommen. Dort heisst es allerdings « beim Betrieb », hier heisst es « durch den Betrieb », womit wohl zum Ausdruck gebracht ist; dass nicht schon der bei Anlass des Betriebes eines Autos entstehende Schaden, sondern nur der Schaden, der durch den Betrieb selbst verursacht wird, zu entschädigen ist. Die Wendung « durch den Betrieb » wird durch den französischen Ausdruck « par la mise en circulation » genauer präzisiert.

Auch der Ausdruck « Hilfsarbeiten » ist dem revidierten Eisenbahnpflichtgesetz nachgebildet. Allerdings hat er dort mehr Sinn und Inhalt als hier; denn bei der Eisenbahn sind auch die Hilfsarbeiten rasch zu erledigen, weil alles fahrplanmässig gerichtet ist, und daher sind auch diese Hilfsarbeiten durch den Betrieb als ganzes sehr sehr gefährlich gemacht. Was für « Hilfsarbeiten » bei Privatautos in Frage kommen, die nicht bereits zum Betrieb, zur « mise en circulation » gehören, ist mir nicht recht klar. Dagegen spielt dieser Ausdruck bei den öffentlichen Verkehrsautomobilen eine ähnliche Rolle wie bei der Eisenbahn, da auch diese an Fahrzeiten gebunden sind und die Hilfsarbeiten rasch zu erledigen sind.

Dadurch, dass Art. 30 ganz allgemein auch für Sachschaden die Kausalhaft statuiert, geht er weiter als das Eisenbahnpflichtgesetz, welches nur für Sachen, welche durch die Passagiere mitgeführt werden, Kausalhaft ausspricht, für andere Sachen aber nur die Verschuldenshaftung. Allein dies ist gerechtfertigt und liegt in der Natur der Sache. Denn während bei der Eisenbahn die durch sie transportierten Sachen besonders gefährdet sind, sind beim Autoverkehr gerade die nichttransportierten Sachen, die sich im Bereich des Autos finden, gefährdet.

Noch ein letzter Punkt: die Frage des Begriffes des Halters. Als den Träger der Haftbarkeit bezeichnet Art. 30 den Halter. Dieser Ausdruck ist dem Tierhalterbegriff nachgebildet. Es ist nicht leicht, den Inhalt des Begriffes zu umschreiben. Ich halte mich hier an den Begriff, den Professor Oser in seinem Kommentar aufstellt, wo er sagt: « Tierhalter ist derjenige, der dauernd vom Tier den Nutzen zieht oder, für den Fall, dass es einen solchen abwerfen würde, ziehen würde ». Man kann auch die Definition nehmen, wie sie Fick in seinem Kommen-

tar aufstellt: « Halter des Tieres ist derjenige, der von dem Tiere den Nutzen zieht, nicht derjenige, der ihn von ihm erwartet ».

Auf das Auto angewendet, würde der Ausdruck « Halter » ungefähr so definiert werden können: Wer das Automobil im eigenen Interesse, in eigener Obhut und eigenem Gebrauch hat, und zwar nicht bloss vorübergehend, sondern mindestens für eine gewisse Dauer, gilt als Halter.

Art. 30 entspricht in seiner Fassung den allgemeinen Grundsätzen, die ich Ihnen für die Automobilhaft vorgezeichnet habe. Ich möchte Sie bitten, dem Gedanken bei dieser Formulierung Rechnung zu tragen und die Fassung der Kommission zu akzeptieren. Dabei werde auch ich meinerseits, wie es Herr Calame getan hat, mich nicht dagegen wenden, wenn Sie der Meinung sind, die Sache solle noch einmal von der Kommission eingehend geprüft werden. Aber meinerseits bin ich der vollendeten Ueberzeugung: Wir dürfen unter keinen Umständen vom Prinzip der Kausalhaftung abgehen. Ein Gesetz, das die Kausalhaftung nicht bringt, ist von vornherein eine verlorene Sache; das Volk würde es nicht verstehen, wenn im neuen Gesetz nicht eine den neuen Gefahren in ausreichender Weise Rechnung tragende Verantwortlichkeit geschaffen würde.

M. de Rabours: L'examen de l'art. 30 oblige à l'étude d'un problème d'intérêt très général. Je ne veux pas ici entrer dans un détail très grand de la question, aussi bien l'avons-nous fait, M. Lachenal et moi, il y a peu de temps. La commission paraît d'autre part, vouloir accepter le renvoi à l'étude de cet art. 30 qui est étroitement attaché aux autres dispositions et aux autres textes de la loi.

La question est infiniment délicate: tout le monde reconnaît qu'il faut qu'une responsabilité plus large et plus étendue que celle qui est organisée par le Code des obligations soit organisée à la charge des automobilistes. Sur ce point, il n'y a pas de discussion. Tout le monde reconnaît qu'il convient que le fardeau de la preuve retombe sur l'automobiliste. Donc, en cas d'accident, l'automobiliste doit faire une preuve. Mais laquelle? C'est là que notre proposition, à M. Lachenal et à moi, intervient. Nous nous inspirons des dispositions de l'art. 56 du Code des obligations et nous disons: Nous adoptons le texte de l'art. 30 tel qu'il est présenté, nous y ajoutons simplement ceci, à savoir que l'automobiliste doit être admis à prouver qu'il a pris toutes les précautions commandées par les circonstances ou que l'assurance n'eût pas empêché le dommage de se produire. C'est donc l'obligation pour l'automobiliste de prouver son innocence, de démontrer qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour épargner sur prochain.

Cette question est étroitement liée, comme vous le savez à celle de l'assurance, à celle de l'élévation du montant des primes d'assurance. Par conséquent on ne peut pas examiner cette question sans examiner en même temps celle de l'assurance, aussi bien, avon-nous, M. Lachenal et moi, demandé le renvoi à la commission de toute cette matière, c'est-à-dire du chapitre 3 sur la responsabilité civile des automobilistes et du chapitre 4 sur l'assurance obligatoire.

Messieurs, nous l'avons fait pour plusieurs raisons: en premier lieu parce qu'il s'agit ici d'une question

d'une importance capitale, et je ne serais pas étonné que le Conseil fédéral lui-même tout entier voulût de nouveau, avec le concours de M. le chef du Département de justice et police, examiner cette question.

En effet, il y va d'un intérêt économique général, de savoir comment nous allons traiter cela. Nous avons été d'accord sur les articles qui concernent la discipline de la route, nous qui représentons, dit-on — en somme nous ne représentons personne parmi les automobilistes, et je n'exprime ici que mon opinion personnelle — mais nous qui représenterions plus particulièrement ceux qui circulent en voiture. Je voudrais surtout qu'il fût entendu qu'il n'y a pas d'opposition entre les 40,000 voitures qui passent sur nos routes et les 3 1/2 millions d'habitants de notre pays, comme l'a dit M. Häberlin. Il n'y a point d'opposition entre ces deux catégories de citoyens. Il n'y a pas plus d'opposition entre les 3 1/2 millions d'habitants et les 40,000 voitures qu'il n'y a d'opposition entre ces 3 1/2 millions d'habitants et toute l'hôtellerie suisse, et toute une partie de nos industries.

Il faut que vous sachiez que le mouvement d'affaires que représente l'automobilisme chez nous s'exprime par un chiffre considérable. Les douanes, sur la benzine, l'huile, les machines importées, rapportent par an 8 1/2 millions. (M. Morard: Ce n'est pas assez.) Vous croyez que ce n'est pas assez, Monsieur Morard! Je ne sais pas ce que vous voudriez pouvoir trouver en plus. Vous ne direz plus que ce n'est pas assez lorsque je vous démontrerai, chiffres en mains, qu'après l'alimentation, le mouvement d'affaires des automobiles en Suisse est le plus considérable; il passe avant le mouvement d'affaires de l'hôtellerie. Il faut pourtant qu'on se rende compte qu'il s'agit là d'un facteur économique d'une importance capitale. Je suis sûr que dans cette salle, il y en a beaucoup d'autre part qui se sont préoccupés de cette question, mais pour ce que je vais dire, sera une révélation. Vous ne vous doutiez pas que le mouvement d'affaires des automobiles, après le mouvement d'affaires occasionné par l'alimentation, était le premier. Il s'agit donc, Messieurs, d'une industrie devenue ce que les Américains appellent une industrie-vedette. En Amérique, en effet, lorsqu'une industrie arrive au premier plan de la scène économique, on la baptise du mot « industrie-vedette ».

Que nous le voulions, ou que nous ne le voulions pas, actuellement le mouvement d'affaires représenté par les automobiles place ceux-ci parmi les instruments et parmi les éléments d'une industrie-vedette.

Messieurs, je n'invente pas. Je raconte ce que je lis dans les statistiques que j'ai sous les yeux et qui sont également à votre disposition.

Alors, je viens simplement vous dire ceci: c'est que vous devez traiter cette question, non pas en opposant le bouc automobile à la brebis piéton. Ils ne sont point, les uns à la droite du Seigneur, les autres à sa gauche. Ils forment un ensemble, une valeur économique importante. C'est pourquoi, Messieurs, les sociétés de juristes se sont occupées de cette question.

La Société de droit et de législation de Genève en particulier, traitant la question a dit: « La responsabilité causale, qui, dans le projet de loi est aggravée par rapport à celle des chemins de fer doit être remplacée par une responsabilité analogue à celle du détenteur d'animaux, l'automobiliste étant

déchargé du cas fortuit, mais ayant à sa charge le fardeau de la preuve de son absence de faute ».

Le « Bernischer Juristenverein » a dit, en particulier, après avoir entendu un rapport de M. le Dr. Homberger: « Il est injustifié de vouloir soumettre, comme le fait le projet de loi, les automobilistes aux principes de la responsabilité civile des chemins de fer. »

Ici, je me permets d'attirer l'attention sur un fait: c'est que si nous acceptons le principe de la responsabilité civile plus étendue que n'importe quelle autre nation de l'Europe, si nous acceptons la formule de la responsabilité civile plus étendue qu'en France et qu'en Italie, les étrangers venant chez nous auraient à payer à la frontière des primes si élevées qu'ils ne pénétreraient plus dans notre pays. Et alors, il faut essayer de trouver un moyen pour que notre pays ne devienne pas un îlot, pour que nous ne soyons pas isolés. J'en ai assez dit; du moment que la commission accepte d'étudier à nouveau la question, j'en rapporte pour le reste à ce que pourra dire au surplus mon collègue M. Lachenal, qui a étudié la question avec moi.

M. Lachenal: M. le rapporteur Walther vient de dire et de souligner une chose très juste, c'est que le chapitre dont nous nous occupons est la plaque tournante, le point principal de toute la loi. L'allure de la présente séance ne me donne pas l'impression que le Conseil national s'en rende suffisamment compte. C'est pourtant la vérité.

Puisqu'il y a une motion d'ordre demandant que tout le chapitre de la responsabilité de l'assurance soit renvoyé à la commission, je voudrais indiquer pourquoi ce renvoi me paraît absolument nécessaire, et dire tout d'abord qu'il s'agit ici d'une question si délicate à expliquer et à comprendre qu'il me semble que ce n'est que dans le sein de la commission qu'elle pourra être élucidée d'une façon convenable et utile. Je me permets cependant de faire remarquer à ce propos à M. Walther, bien qu'il ne s'oppose pas au renvoi à la commission, qu'il ne doit pas confondre la responsabilité que l'on appelle en droit celle du détenteur d'animaux avec la responsabilité qu'encourrait le conducteur d'un attelage. Il y a là une confusion dans laquelle je ne voudrais pas que le Conseil tombât, car ces deux notions sont tout à fait différentes et correspondent à une responsabilité qui n'est pas du tout la même dans les deux cas. Ce que nous demandons, nous, au nom des automobiles, c'est bien entendu une responsabilité considérablement aggravée par rapport à celle qui existe actuellement, mais d'autre part nous voulons que l'on tienne quand même la balance quelque peu égale, et qu'on n'exagère pas. L'intention du Département de justice et police a été d'appliquer aux automobilistes la responsabilité des chemins de fer. Mais je crois que M. Häberlin devra, avec la loyauté que nous lui connaissons, reconnaître que la loi proposée va bien au-delà de la responsabilité des chemins de fer, sans qu'il l'ait voulu peut-être, et est équivalente à la responsabilité appliquée aux entreprises électriques. Toute la question est là. Mais si tout le monde est d'accord pour une augmentation de la responsabilité, il n'est cependant pas possible que le Conseil fédéral envisage et veuille traiter l'automobile comme un objet plus dangereux que les conduites électriques à haute tension!

Je ne veux pas en dire davantage, je sais que le Conseil fédéral et que les membres de la commission, en tout cas les rapporteurs sont d'accord non seulement d'examiner la question à nouveau, mais de l'examiner à nouveau dans le sens d'une légère réduction de la responsabilité par rapport au texte que nous connaissons. D'autre part je signale que ce texte est rédigé d'une façon obscure. Il présente des contradictions. Les deux éventualités prévues par l'art. 31 me paraissent inconciliables, car l'on ne sait pas si c'est l'alinéa premier lorsqu'il parle de force majeure qui doit avoir le dernier mot ou si c'est l'alinéa deux lorsqu'il parle de faute légère qui doit être appliqué. Ceci à titre d'exemple. Je crois opportun de renoncer complètement à expliquer ici d'une façon compréhensive et détaillée les notions différentielles des diverses catégories de responsabilités. Ce n'est pas en fin de session et en fin de séance que l'on peut disséquer et éclaircir des normes juridiques aussi délicates.

Je crois cependant utile de signaler également l'art. 34 à l'attention de la commission. À première lecture il a l'air de traiter du dosage de la faute et on pourrait presque le croire, mais en réalité, en se référant au Code des obligations il se réfère à l'art. 51 de ce code qui traite du recours contre plusieurs personnes fautives; c'est ce qu'on appelle le recours des fautes par échelons, lorsqu'il y a pour un accident plusieurs personnes à des degrés divers, à part le lésé lui-même, et lorsque des facteurs divers entrent en jeu. C'est là le but de l'art. 34, mais il ne s'applique pas le moins du monde comme M. Walther l'a cru au dosage des fautes concomitantes du lésé et du chauffeur, car si sa conception était conforme à la réalité, elle me donnerait une certaine satisfaction. Mais cet article ne dit pas du tout que lorsqu'il y a une faute à la fois du côté de l'auteur responsable et de la personne lésée, le juge procède à un dosage. Nous serons heureux que cet article le dise sans ambiguïté. M. Häberlin, je le crois, reconnaîtra qu'il y a une mise au point nécessaire, une rédaction nouvelle à chercher et à trouver.

C'est pourquoi je voudrais, sans que la discussion doive se prolonger sur le terrain juridique, qui est fort compliqué, je voudrais, dis-je, que ce Conseil nous accordât au moins la satisfaction de soumettre ce projet à une deuxième lecture, dans ses dispositions les plus importantes, et que par conséquent vous acceptiez la motion d'ordre que nous discutons tendant au renvoi à la commission de la question de la responsabilité civile.

En ce qui concerne la question de l'assurance, sans que je fasse une proposition précise, mais pour vous démontrer toute notre bonne foi — sur laquelle sans vouloir l'incriminer nettement, M. Walther a cru pouvoir jeter quelques doutes — car je tiens à vous rappeler que nous avons voté jusqu'à maintenant toutes les propositions de la commission, je me permets de faire observer que la loi prévoit en matière d'assurance des chiffres avec lesquels je ne saurais me déclarer d'accord. J'estime qu'une somme assurée de 30,000 fr. par personne est insuffisante: il suffit de relire la jurisprudence du Tribunal fédéral de ces dernières années pour voir que si, avant la guerre, un accident mortel n'entraînait jamais d'indemnité supérieure à 30,000 fr., aujourd'hui, étant donné les conditions économiques différentes, les indemnités

plus élevées sont courantes. Je n'admets pas, d'autre part, que l'on fasse une distinction entre la mort causée par un automobile et celle causée par une motocyclette. Messieurs, la sagesse populaire dit que quand on est mort, c'est pour longtemps. (Rires.) Or, qu'un piéton ait été tué par un automobile ou par une motocyclette, le dommage que sa femme et ses enfants subissent est le même.

Je prierai donc la commission de s'entourer de nouveaux renseignements, de fixer avec plus de précision le dosage des responsabilités, lorsqu'elles sont en concours, de diminuer le degré de la responsabilité légale des automobilistes et d'augmenter fortement les chiffres d'assurance obligatoire: il me semble qu'on devrait envisager 100,000 fr. pour un sinistre individuel, et 300,000 fr. pour ce qu'on appelle une catastrophe, un accident collectif.

J'espère que M. le rapporteur Walther est maintenant convaincu de notre bonne foi absolue et qu'il voudra bien nous apporter sa collaboration bienveillante et puissante pour que la commission tienne compte de nos observations.

Wirz: Ich möchte statt einer schriftlichen eine mündliche kleine Anfrage an Herrn Bundesrat Häberlin stellen. Erachtet es Herr Bundesrat Häberlin nicht als notwendig, gerade in Hinsicht auf diese neue schärfere Haftung der Automobilisten auch die nötige Grundlage dafür zu schaffen, und zwar dadurch, dass wir einmal eine Uebersicht haben über die Unfälle, die durchschnittlich per Jahr passieren. Ich habe bereits in einer Kommissionssitzung ähnliches verlangt, und man hat mir die Antwort gegeben, das sei sehr schwierig, das könne man nicht machen. Ich meine, es handle sich da nicht darum, die Fälle zu differenzieren, wo die Automobilisten schuldig und wo sie nicht schuldig sind, sondern überhaupt nur um eine Generalzusammenstellung der Zahl der Unfälle, die wir tagtäglich in den Zeitungen lesen. Ich glaube, wir haben das Recht, so etwas zu verlangen. Ich habe bereits die Zahlen aus dem Kanton Zürich vorgeführt, aus denen sich zeigt, dass im Jahre 1924 gegenüber dem Jahre 1923 eine Vermehrung der Unfälle von gut 50 % zu verzeichnen ist, von Unfällen, die zu Verletzungen von Personen geführt, und ein gerichtliches Nachspiel hatten. Ich möchte fragen, ob, wenn Herr Bundesrat Häberlin die Wichtigkeit dieser Kenntnis zugesteht, er nicht noch nachträglich an die Regierungen der Kantone gelangen will, die es nach meiner Ansicht nicht zu schwer haben, diese Erhebungen zu machen. Man muss ja z. B. den Kanton Graubünden nicht anfragen, der hat selbstverständlich auch keine solchen Unfälle aufzuweisen mit seinen Autoposten. Ich möchte gerne Herrn Bundesrat Häberlin ersuchen, mir auf diese kleine Anfrage Antwort zu geben.

Hier wird die Sitzung abgebrochen.
(Ici le débat est interrompu.)

Nachmittagssitzung vom 19. Dezember 1924. Séance de relevée du 19 décembre 1924.

Vorsitz — Présidence: Hr. Mächler.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 835 hievor. — Voir page 835 ci-devant.)

Bundesrat **Häberlin:** Gestatten Sie mir, zuerst die Anfrage des Herrn Wirz zu beantworten, die er am Schluss gestellt hat und die ausser Zusammenhang steht mit den übrigen Fragen.

Herr Wirz hat angeregt, dass von seite des Bundesrates oder von seite des Departementes eine Statistik über die Automobilunfälle aufgestellt werde. Wir haben in der Kommission schon darüber gesprochen, und damals ist geantwortet worden, dass dies nicht so leicht sei. Nun habe ich nach dieser Aeussung im Rate vorhin privatim von Herrn Wirz gehört, wie er diese Statistik versteht. Er erklärte mir, er habe die Meinung, dass nur eine Statistik erhoben werden solle über die Automobilunfälle, bei denen Körperverletzungen oder Tod einer Persönlichkeit in Frage stehe und die zu Polizeirapporten geführt haben. Wenn Sie nur diese Statistik wollen, so wird sie nicht auf allzugrosse Schwierigkeiten stossen. Wenn man also darauf verzichtet, das Resultat der Untersuchung oder der gerichtlichen Verhandlungen abzuwarten. Also so eine Art Rohstatistik. Das wollen wir gerne unternehmen, wenn Sie glauben, dass dies nutzbringend sei. Ich habe nicht die Meinung, dass dies absolut notwendig wäre zur Entscheidung der uns beschäftigenden Frage. Aber es kann jedenfalls wenigstens nicht schaden, wenn etwas Genaueres vorliegt. Soviel zu dieser Frage.

Nun der Rückweisungsantrag der Herren de Raibours und Lachenal mit bezug auf die gesamte Haftpflichtfrage. Ich möchte zum vornherein erklären, dass der Vertreter des Bundesrates sich damit einverstanden erklärt hat, um womöglich noch eine Abklärung, ich möchte mehr sagen, eine Einigung zwischen den verschiedenen Richtungen, die bestehen, herbeizuführen. Denn es liegt uns ausserordentlich daran, nicht im Gegensatz mit den Automobilisten dieses Gesetz zu schaffen, sondern in Zusammenarbeit mit ihnen. Ich habe das wiederholt erklärt und habe auch am Anfange ausserordentlich gut mit ihnen gearbeitet. Ich habe vielleicht noch nicht genügend hervorgehoben, dass in den Vorkonferenzen, Konferenzen, Expertenkommissionen die Automobilisten sehr reichlich vertreten waren mit ihren verschiedenen Organen; es war für uns eine Freude, sie und speziell ihre technischen Ansichten anzuhören.

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1924
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.12.1924
Date	
Data	
Seite	835-857
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 797

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

plus élevées sont courantes. Je n'admets pas, d'autre part, que l'on fasse une distinction entre la mort causée par un automobile et celle causée par une motocyclette. Messieurs, la sagesse populaire dit que quand on est mort, c'est pour longtemps. (Rires.) Or, qu'un piéton ait été tué par un automobile ou par une motocyclette, le dommage que sa femme et ses enfants subissent est le même.

Je prierai donc la commission de s'entourer de nouveaux renseignements, de fixer avec plus de précision le dosage des responsabilités, lorsqu'elles sont en concours, de diminuer le degré de la responsabilité légale des automobilistes et d'augmenter fortement les chiffres d'assurance obligatoire: il me semble qu'on devrait envisager 100,000 fr. pour un sinistre individuel, et 300,000 fr. pour ce qu'on appelle une catastrophe, un accident collectif.

J'espère que M. le rapporteur Walther est maintenant convaincu de notre bonne foi absolue et qu'il voudra bien nous apporter sa collaboration bienveillante et puissante pour que la commission tienne compte de nos observations.

Wirz: Ich möchte statt einer schriftlichen eine mündliche kleine Anfrage an Herrn Bundesrat Häberlin stellen. Erachtet es Herr Bundesrat Häberlin nicht als notwendig, gerade in Hinsicht auf diese neue schärfere Haftung der Automobilisten auch die nötige Grundlage dafür zu schaffen, und zwar dadurch, dass wir einmal eine Uebersicht haben über die Unfälle, die durchschnittlich per Jahr passieren. Ich habe bereits in einer Kommissionssitzung ähnliches verlangt, und man hat mir die Antwort gegeben, das sei sehr schwierig, das könne man nicht machen. Ich meine, es handle sich da nicht darum, die Fälle zu differenzieren, wo die Automobilisten schuldig und wo sie nicht schuldig sind, sondern überhaupt nur um eine Generalzusammenstellung der Zahl der Unfälle, die wir tagtäglich in den Zeitungen lesen. Ich glaube, wir haben das Recht, so etwas zu verlangen. Ich habe bereits die Zahlen aus dem Kanton Zürich vorgeführt, aus denen sich zeigt, dass im Jahre 1924 gegenüber dem Jahre 1923 eine Vermehrung der Unfälle von gut 50 % zu verzeichnen ist, von Unfällen, die zu Verletzungen von Personen geführt, und ein gerichtliches Nachspiel hatten. Ich möchte fragen, ob, wenn Herr Bundesrat Häberlin die Wichtigkeit dieser Kenntnis zugesteht, er nicht noch nachträglich an die Regierungen der Kantone gelangen will, die es nach meiner Ansicht nicht zu schwer haben, diese Erhebungen zu machen. Man muss ja z. B. den Kanton Graubünden nicht anfragen, der hat selbstverständlich auch keine solchen Unfälle aufzuweisen mit seinen Autoposten. Ich möchte gerne Herrn Bundesrat Häberlin ersuchen, mir auf diese kleine Anfrage Antwort zu geben.

Hier wird die Sitzung abgebrochen.
(Ici le débat est interrompu.)

Nachmittagssitzung vom 19. Dezember 1924. Séance de relevée du 19 décembre 1924.

Vorsitz — Présidence: Hr. Mächler.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 835 hievor. — Voir page 835 ci-devant.)

Bundesrat Häberlin: Gestatten Sie mir, zuerst die Anfrage des Herrn Wirz zu beantworten, die er am Schluss gestellt hat und die ausser Zusammenhang steht mit den übrigen Fragen.

Herr Wirz hat angeregt, dass von seite des Bundesrates oder von seite des Departementes eine Statistik über die Automobilunfälle aufgestellt werde. Wir haben in der Kommission schon darüber gesprochen, und damals ist geantwortet worden, dass dies nicht so leicht sei. Nun habe ich nach dieser Äusserung im Rate vorhin privatim von Herrn Wirz gehört, wie er diese Statistik versteht. Er erklärte mir, er habe die Meinung, dass nur eine Statistik erhoben werden solle über die Automobilunfälle, bei denen Körperverletzungen oder Tod einer Persönlichkeit in Frage stehe und die zu Polizeirapporten geführt haben. Wenn Sie nur diese Statistik wollen, so wird sie nicht auf allzugrosse Schwierigkeiten stossen. Wenn man also darauf verzichtet, das Resultat der Untersuchung oder der gerichtlichen Verhandlungen abzuwarten. Also so eine Art Rohstatistik. Das wollen wir gerne unternehmen, wenn Sie glauben, dass dies nutzbringend sei. Ich habe nicht die Meinung, dass dies absolut notwendig wäre zur Entscheidung der uns beschäftigenden Frage. Aber es kann jedenfalls wenigstens nicht schaden, wenn etwas Genaueres vorliegt. Soviel zu dieser Frage.

Nun der Rückweisungsantrag der Herren de Raibours und Lachenal mit bezug auf die gesamte Haftpflichtfrage. Ich möchte zum vornherein erklären, dass der Vertreter des Bundesrates sich damit einverstanden erklärt hat, um womöglich noch eine Abklärung, ich möchte mehr sagen, eine Einigung zwischen den verschiedenen Richtungen, die bestehen, herbeizuführen. Denn es liegt uns ausserordentlich daran, nicht im Gegensatz mit den Automobilisten dieses Gesetz zu schaffen, sondern in Zusammenarbeit mit ihnen. Ich habe das wiederholt erklärt und habe auch am Anfange ausserordentlich gut mit ihnen gearbeitet. Ich habe vielleicht noch nicht genügend hervorgehoben, dass in den Vorkonferenzen, Konferenzen, Expertenkommissionen die Automobilisten sehr reichlich vertreten waren mit ihren verschiedenen Organen; es war für uns eine Freude, sie und speziell ihre technischen Ansichten anzuhören.

Nun haben Ihnen die Herren Berichtersteller in durchaus klarer und ausführlicher Weise ausgeführt, welche verschiedenen Systeme der Verantwortlichkeit, der Haftpflicht der Automobilisten überhaupt in Frage kommen können, und wie dies an einen oder andern Orte geregelt ist. Ich möchte meinerseits mich mehr darauf konzentrieren, womöglich auch den Nichtjuristen klar zu machen, wo die Differenzen in den verschiedenen Auffassungen liegen und wie eine Lösung dieser Differenzen möglich wäre.

Sie wissen alle aus diesen Ausführungen, dass wir und zwar auch die Automobilisten, hinausgehen wollen über das heute für die Automobilisten bestehende Recht, das Obligationenrecht. Der Automobilist haftet für die schuldhafte Handlung, wie jeder andere Bürger für eine schuldhafte Handlung haftet. Darüber will man hinausgehen, und zwar möchten nun die Vertreter der Automobilisten uns ein System vorschlagen, das mit der Tierhalterhaftpflicht bezeichnet wird, nach Art. 56 O. R., wo präsumiert wird, dass der Betreffende, hier der Automobilist, ein Verschulden begangen habe, wenn die Tatsache vorliegt, dass sein Automobil die Ursache eines Unfalles gewesen ist. Es wird also angenommen, er sei nicht nur Ursache, sondern subjektiv schuldig und müsse beweisen, dass er es nicht sei. Das verlangen die Automobilisten.

Der Entwurf geht aber weiter. Er sagt, nein, man wolle hier nicht unter allen Umständen diese Beweise zulassen, dass der Automobilist nicht schuldig sei, sondern man wolle ihn grundsätzlich für die bloße Verursachung schon haftbar machen und es gebe nur einzelne ganz bestimmt namhaft gemachte Ausnahmen, wo der Automobilist sich befreien könne.

Wo ist nun die Differenz zwischen der Tierhalterhaftpflicht und dem Entwurf der Vorlage?

Einig sind wir darüber, dass immer dann, wenn ein schuldhaftes Verhalten des Automobilisten vorliegt, er haften und bezahlen muss für den Schaden, den er angerichtet hat. Wenn er allein schuldhaft gehandelt hat, haftet auch er allein. Wenn ein mehrseitiges Verschulden vorliegt, nämlich ein Verschulden des Automobilisten und dasjenige eines Dritten oder des Geschädigten selbst, dann soll eine Schadenverteilung stattfinden im Sinne von Art. 51 O. R. Es kann das letztere vielleicht noch genauer präzisiert werden.

Einig sind wir ferner in dem Punkte, dass, wenn kein schuldhaftes Verhalten des Automobilisten vorliegt, daneben aber eine höhere Gewalt eingegriffen hat, er frei sein soll von der Haftung. Das wird praktisch sehr selten vorkommen, dass z. B. ein Erdbeben interveniert hat, hat also wenig Bedeutung.

Ferner, was praktisch wichtiger ist: wir sind beidseitig einverstanden, wenn kein Verschulden des Automobilisten vorliegt, dagegen ein grobes Verschulden von seiten einer Drittperson oder ein grobes Verschulden des Verletzten selbst, solle wiederum die Haftpflicht der Automobilisten ausgeschlossen sein. Sodass nun folgendes bestrittene Zwischengebiet bleibt zwischen diesen zwei Varianten: Der Fall, wo gar kein Verschulden vorliegt, weder des Automobilisten noch des Verletzten oder einer Drittperson, mit andern Worten, das, was wir als den reinen Zufall bezeichnen. Hier gehen nun die Ansichten auseinander.

Die Automobilisten wollen mit ihrer Tierhalterhaftpflicht für diesen Fall ihre Haftung ausschliessen. Sie sagen: Wir sind nicht schuld; wir können auch

beweisen, dass wir nicht schuld sind. Allerdings ist auch niemand anders schuld. Dann muss derjenige den Schaden an sich tragen, der von dem Unfälle betroffen wird. Der Standpunkt des Entwurfes ist der, in die em Falle müsse der Automobilist für diesen sogenannten Zufall haften und zwar warum? Das Wesen der Kausalhaftpflicht ist nämlich innerlich doch auch eine gewisse Verschuldungshaftpflicht, die Präsumption eines Verschuldens. Man sagt, allerdings liege nicht ein persönliches Verschulden des Automobilisten im Einzelfall vor, er stelle aber seine gefährliche Maschine auf die Landstrasse oder auf den öffentlichen Platz, damit schaffe er eine sonst nicht vorhandene Ursache, eine Gefährdung und habe er die Präsumption eines Kausalverschuldens gegen sich. Er sei auch, wie Herr Walther ausgeführt hat, präsumptiv der wirtschaftlich Stärkere und solle deshalb den Schaden tragen, und die Versicherungsprämie, damit die Versicherungsgesellschaft in einem solchen Falle des puren Zufalls die Haftung übernimmt. Das ist der eine Fall, wo wir auseinandergehen.

Der zweite bestrittene Fall ist der, wo zwar eine vollständige Schuldlosigkeit des Automobilisten, aber ein leichtes Verschulden des Verletzten oder einer Drittperson, welche nicht der Automobilführer und nicht der Verletzte ist, vorliegt. Da stellt sich nun der Entwurf auf den Boden, in diesem Falle soll der Richter zwar die Möglichkeit haben, die Haftpflicht des Automobilisten auszuschliessen, er soll aber auch die Möglichkeit haben, nur eine Reduktion der Entschädigung, die der Automobilist zu bezahlen hat, vorzunehmen: Eine Mittellösung, wie Sie sehen. Dem steht wiederum gegenüber die Tendenz der Automobilisten, nach der Tierhalterhaftpflicht auch in diesem Falle des leichten Verschuldens eines Dritten ihre Haftung auszuschliessen. Da möchte ich nun einsetzen.

Ich glaube, dass es vielleicht möglich ist, die noch auseinandergehenden Gesichtspunkte auf einer mittleren Linie zu vereinigen. Ich halte es für ausgeschlossen, dass die Tierhalterhaftpflicht tel quel angenommen werde, und zwar eben deshalb, weil diese beim Zufall die Haftung des Automobilisten ausschliesst. Das ist aber nicht die Meinung unseres Volkes und nicht die Meinung derjenigen, welche seit Jahrzehnten ein neues Haftpflichtgesetz verlangen. Die Kausalhaftpflicht will unser Volk gerade für diese Fälle, wo niemand da ist, der den Schaden deckt, kein Dritter, und wo auch dem Verletzten nicht ein Vorwurf gemacht werden kann, dass er schuld sei, sondern nur die Tatsache vorhanden ist, dass das Automobil über ihn hinweggefahren sei. Und noch etwas: Die meisten Automobilisten — ich möchte da die Herren, die Anträge gestellt haben, auf ihr Gewissen fragen — haben selbst das Empfinden, sie wollten unter keinen Umständen, dass ihnen später der Vorwurf gemacht werden könne, sie hätten einen Mann, der ohne sein Verschulden ein Bein verloren hat, oder wenn er tot ist, seine Hinterlassenen, die von ihm abhängig sind, nicht entschädigt, wenn ihm das mit einer bescheidenen Erhöhung der Versicherungsprämie möglich ist.

Das ist das Gefühl eines jeden Automobilisten, und wenn er zu der Entschädigung nicht pflichtig war, so wird er dies aus freien Stücken tun. Ein anständiger Automobilist tut das ohne weiteres, wenig-

stens auf dem Wege der Versicherung, und der nicht anständige soll durch unsere Vorlage dazu gezwungen werden.

Man hat allerdings erwidert, das sei nicht recht, denn das Automobil stände noch nicht auf dem gleichen Boden wie die Eisenbahnen, bei denen diese Regelung existiert. Man hat argumentiert: Die Eisenbahnen seien in einer ganz andern Lage, die könnten sich nicht wehren, die haben ihre eigene feste Bahn, ihre eigene Linie, haben auch Polizeivorschriften, die sie selber aufstellen und handhaben dürfen. Das ist ja wahr. Aber die Automobilisten bieten eben deshalb die grössere Gefahr, weil sie nicht auf einer geschlossenen Bahnlinie fahren, sondern auf der allgemeinen Route. Wenn die Automobilisten selbst die Strassen errichten und unterhalten wollen, auf denen sie allein fahren, wird sie wahrscheinlich kein Mensch hindern. Die Bahnen errichten und bezahlen ihre geschlossenen Linien eben selbst. Das ist der Unterschied, der bis jetzt nicht hervorgehoben wurde. Mit andern Worten, es spricht die wirtschaftliche Ueberlegung ganz zweifellos dafür, dass hier keine Besserstellung der Automobilisten, sondern eine Gleichstellung erfolgen muss.

Umgekehrt bin ich nun allerdings der Meinung, dass wir in dem Punkte die Automobilisten den Eisenbahnen ebenfalls gleichstellen müssen, nämlich in dem Punkte, dass bei leichtem Verschulden eines Dritten der Automobilist auch befreit werde von der Haftpflicht. Das ist möglich. Es erscheint gerecht, wenn man die Sache unbefangen ansieht. Es ist ein Unglück passiert, der Verunglückte ist nicht schuld, der Automobilist hat aber auch alles getan, was er konnte, aber ein Dritter, der nichts damit zu tun hat, ist eigentlich schuld, der hat z. B. einen andern hineingeschupft, warum soll in diesem Falle der Automobilist bezahlen? Es gibt dafür nur eine wirtschaftliche, nicht eine logische Erklärung. Man behaftet neben dem Dritten, der vielleicht nicht solvent ist, auch noch den Automobilisten, weil man sagt, das ist praktisch, er muss sowieso eine Versicherung nehmen, er kann sich für das auch noch versichern lassen. Das ist leicht gesagt, aber es ist rechtlich gesprochen eine gewisse Zumutung gegenüber dem Automobilisten, und ich glaube, dass die Automobilisten eigentlich weniger aus wirtschaftlichen Gründen, aus Habsucht, diesen Ausschluss im Falle des leichten Verschuldens eines Dritten verlangen, als aus einem gewissen Gerechtigkeitsgefühl heraus. Der Verunglückte ist ja hier in den meisten Fällen gedeckt, indem der Dritte ebenfalls habhaft sein kann.

Etwas anders präsentiert sich der Fall dann, wenn das leichte Verschulden nicht von einem Dritten begangen wird, sondern von dem Verletzten selbst. Da ist in der Eisenbahnhaftpflicht nicht etwa ohne weiteres die Haftpflicht ausgeschlossen, sondern da sagt das Eisenbahnhaftpflicht-Gesetz, dass bei einem teilweisen Verschulden des Verletzten eine Reduktion der Haftpflicht der Bahn eintrete. So könnte man die Haftpflicht auch für die Automobilisten regulieren. Ich glaube, es wäre wiederum wirtschaftlich richtig. Tatsächlich wird ja das teilweise Verschulden sich mit dem Begriffe des leichten Verschuldens praktisch offenbar nicht decken.

Ich glaube deshalb, dass es richtig wäre, die Rückweisung vorzunehmen im Sinne einer Prüfung, ob nicht diese Zwischenlösung der Eisenbahnhaftpflicht

auch für die Automobilisten angeordnet werden könnte. Dann haben wir die Schadendeckung durch den Automobilisten in denjenigen Fällen, wo es notwendig ist, wo kein Verschulden vorliegt, wo kein Dritter da steht, und den Ausschluss der Haftung des Automobilisten, wo eine Deckung von dritter Seite mindestens grundsätzlich vorhanden ist.

Das hätte noch einen weiteren Vorteil. Wir haben dann nicht wieder ein neues System. Wir haben ja sonst schon eine reiche Auswahl von Haftpflichtsystemen: die gewöhnliche obligationenrechtliche Haftpflicht, die Tierhalterhaftung, die Eisenbahnhaftung, die Fabrikgesetzhaftung, die Starkstromhaftung und was wir alles noch konstruieren können, und es ist nicht gerade wünschenswert, dass wir noch ein sechstes oder siebentes System erhalten.

Ich habe mich nun gefragt: Kann man dem Rate zumuten, dass er sich grundsätzlich entscheide, in welchem Sinne man zurückweisen solle, im Sinne der Tierhalterhaftpflicht, oder im Sinne der Kommission, die weitergeht, als mein vorhin entwickeltes System, oder im Sinne der Eisenbahnhaftung. Ich glaube nicht, dass wir dem Rate zumuten können, nach diesen wenigen Explikationen sich zu entscheiden. Es ist schon schwer für uns Juristen, in diesen verschiedenen Systemen sich zurechtzufinden, und ich verarge es keinem Laien, wenn er auch nach meinen «luciden» Ausführungen das nicht besser versteht als vorher. Ich habe mich allerdings bemüht, möglichst verständlich für den Nichtjuristen zu sprechen, aber ich weiss, dass es mir kaum gelungen sein wird. Deshalb glaube ich, dass eine einfache Rückweisung richtiger ist. Bis zur nächsten Session, wo dann dieses Kapitel behandelt wird, wird die Kommission vielleicht eine abgeklärte Vorlage bringen, und ich hoffe, dass Volk und Automobilisten dann zustimmen können, was ich von Herzen begrüßen würde.

Weiter soll auch das Versicherungskapitel zurückgewiesen werden. Es wäre an sich nicht absolut notwendig. Man könnte die Ausländer-Versicherung zurücklegen und das Andere doch behandeln. Aber ich sage offen, wir werden ja doch nicht fertig werden mit dem Automobilgesetz, also können wir ebenso gut dieses mit dem andern in gewissem Zusammenhang stehende Kapitel an die Kommission zurückweisen und die folgenden Bestimmungen behandeln. Das ist vielleicht auch deshalb richtig, weil, wie Sie gehört haben, aus Automobilistenkreisen die Frage der Höhe der Versicherungssumme angeschnitten wurde. Herr Nationalrat Lachenal als Vertreter der Automobilisten hat Ihnen erklärt, die Versicherungssummen, die wir im Projekt aufgenommen haben, seien ungenügend. Das wird noch näher zu prüfen sein. Zwar muss ich offen sagen, ich bin da automobilistischer als der Automobilist. Wir dürfen das nicht nur prüfen vom Gesichtspunkte der Herren vom Automobilklub, die, im allgemeinen hat man die Ansicht, die vermöglichen Automobilisten repräsentieren, denen die Prämienfrage wirklich nichts ausmacht, während wir Automobilisten haben, die bei der Prämie ziemlich exakt rechnen müssen. Da müssen wir uns fragen: Wie hoch müssen wir die Versicherungssumme ansetzen, muss das hinterste Risiko versichert sein, oder können wir uns mit einer Durchschnittssumme begnügen, die für die meisten Fälle genügt? Das ist auch denkbar. Der Mann bleibt ja auch noch haftbar neben der Versicherungsgesell-

schaft. Die Frage wird noch genauer zu prüfen sein, und deshalb möchte ich mich persönlich durchaus einverstanden erklären damit, dass der Artikel zurückgewiesen wird.

Biroll: Wenn wir die Art. 30 und 31 analysieren, haben wir bezüglich der Haftung Dritter folgende Feststellung zu machen: Wird durch den Betrieb eines Automobils ein Mensch getötet oder körperlich verletzt, so wird der Halter von der Ersatzpflicht befreit, sofern der Unfall ausschliesslich durch grobes Verschulden eines Dritten herbeigeführt worden ist. Die Haftpflicht des Halters wird auch aufgehoben oder ermässigt, wenn nur ein leichtes ausschliessliches Verschulden des Dritten vorliegt. Wie nun, wenn dieser Dritte ein Habenichtes ist? Bereits vom Bundesrats-tische aus haben wir es gehört: Trotzdem ein Unfall aus dem Automobilbetrieb vorliegt, sollte event. der Verletzte an diesen Dritten gewiesen werden. Und was, wenn er leichtfertig oder geradezu auf Bestechung hin zugibt, dass ihn das ausschliessliche Verschulden treffe? Dann soll der Damnifikat wieder eventuell, trotzdem es sich um einen Automobil-unfall handelt, auf einen solchen Dritten angewiesen sein. Das kann nicht gehen. Ich möchte wenigstens, dass die Fassung eine möglichst präzise wäre, was wohl bis jetzt nicht der Fall ist, sofern nicht der Halter mit Regress auf den Dritten pflichtig erklärt werden soll.

Wenn Sie sodann den Art. 32 ansehen, so lesen Sie darin, dass, wenn «eigenmächtig» ein Automobil benützt wird und es dabei einen Unfall gibt, der Halter gar nicht haftet. Da muss jedenfalls eine scharfe Kasuistik aufgestellt werden, sei es im Gesetz, sei es in der Verordnung. Denn wenn ein Automobilhalter sein Automobil auf die Strasse stellt (und bis jetzt kann man die Automobile eben nicht in die Tasche stecken) und ein unbefugter Dritter dazukommt und abfährt usw., so sind das Haftungsdinge, die sehr heikler Natur sind. Ich möchte nicht ungerecht gegen den Halter des Automobils sein, aber auch nicht den Damnifikaten so leichterdings dann mit nichts abfertigen lassen.

Diese Haftung des Dritten gemäss Art. 32 an Stelle des Automobilhalters, bei ausschliesslichem Verschulden des Dritten, ist, wie gesagt, ebenfalls ein heikler Punkt.

Wenn gesagt wird, im allgemeinen sprechen beim Richter in solchen Fällen auch noch die Kommissionsgründe mit, so wird das richtig sein; denn wenn der Dritte in keiner Weise irgendwelche Deckung in Aussicht stellen kann, oder wenn er leichtfertig zugibt, er sei der ausschliesslich Schuldige, so ist der Richter eben sehr geneigt, ausser dem nackten Buchstaben des Gesetzes auch noch Kommissionsgründe mitsprechen zu lassen. Aber besser wäre es, wenn man das nicht müsste, und wenn der Wortlaut des Gesetzes oder die Bestimmungen in der Verordnung die Sache so regeln würde, dass nicht der Damnifikat schliesslich mit nichts abgefertigt werden kann.

Diese Bestimmungen sind nun einmal unter dem Titel des Art. 30 eingestellt, und in diesem Art. 30 ist die Rede von einem Unfall bei einem «Betriebe mit einem Automobil». Französisch ist dort gesagt: «La mise en circulation», Inbewegungsetzung, was nicht ganz absolut dasselbe ist.

Ich möchte auch diese Gedanken der Kommission mit zur Erwägung geben; denn es wäre fatal, wenn das Gesetz scheitern müsste an der Einrede, der Damnifikat sei in gewissen Fällen gar nicht sicher, weil er vielleicht an einen Dritten gewiesen werden könne, der nichts habe. Ich bitte die Herren der Kommission also, sich auch dies nochmals klarzulegen. Jedenfalls aber darf die Fassung der Art. 30, lit. a und b, Art. 31 und 32, wie sie vorliegt, nicht als genügend betrachtet werden.

Ast: Auch ich bin mit dem Antragsteller für Rückweisung des Art. 30 an die Kommission, aber nicht aus den gleichen Gründen. Denn ich habe die Auffassung, nachdem der bundesrätliche Entwurf in dieser schärferen Form nun vom Ständerat dahin gemildert worden ist, dass bei leichtem Verschulden des Verletzten schon in das Ermessen des Richters gestellt werden kann, ob die Ersatzpflicht zu ermässigen oder gänzlich aufzuheben sei, zu weitgehend ist und für mich deshalb nicht annehmbar ist.

Wo liegt die Ursache der meisten Unfälle? Es ist das zufällige Zusammentreffen verschiedener unglücklicher Umstände; oft das Zusammentreffen fehlerhaften Verhaltens der Beteiligten.

Trifft ein solch fehlerhaftes Verhalten einer Partei mit keinem andern Momente zusammen, so geht dieses ohne weitere Folgen ab und wird deshalb von niemanden als nur dem Fehlenden beachtet. Trifft nun aber von zwei Parteien solch leichtes fehlerhaftes Verhalten zufällig im gleichen Momente zusammen, so ist ein Unfall da.

Bei der heutigen Gesetzgebung der allgemeinen Haftpflicht nach dem O. R. liegt die Beweispflicht beim Verletzten; er hat ein Verschulden des Verletzers nachzuweisen. Kann er das, wie im angeführten Fall des beidseitigen leichten Verschuldens, ja, dann muss ihm Ersatz zugesprochen werden.

Nach der zukünftigen Gesetzgebung, wie wir sie vorliegend schaffen, überbinden wir die Beweispflicht dem Halter, dem Schädiger. In diesem Falle wird er dem Geschädigten, dem Verletzten ein leichtes schuldhaftes Verhalten nachweisen und damit tritt der Art. 31, Abs. 2, in Wirkung. Der Richter hat nach seinem Ermessen die Ersatzpflicht zu ermässigen oder ganz aufzuheben. Es scheint mir deshalb in Zukunft für die Versicherungsgesellschaft sehr verlockend zu sein, bei jedem vorkommenden Unfall, den Beweis eines leichten Verschuldens von seite des Verletzten anzutreten und somit bei jedem vorkommenden Unfall einer gerichtlichen Entscheidung zu rufen.

Damit aber schaffen wir den Zustand, dass bei der kleinsten Verfehlung der Verletzten der Richter die Ersatzpflicht ermässigen muss oder dieselbe auch gänzlich aufheben kann.

Nun wollen wir uns doch wieder auf den Boden stellen, dass die Strassen allen gehören, wie nun schon wiederholt in der Diskussion gesagt worden ist.

Wer hat nun eigentlich das grössere Gefahrenmoment auf die Strasse gebracht? Es ist das Automobil. Mir scheint, wenn ein beidseitiges leichtes Verschulden das Unglück herbeiführt, dass die grössere Pflicht des Schadenersatzes auf dem Automobilisten liegt. Ich möchte inhaltlich deshalb die Fassung des Bundesrates gutheissen; sie gefällt mir aber in der Form nicht, sie ist nicht schön, diejenige des Stände-

rates gefällt mir redaktionell besser. Nur für das Wörtlein «leichtes Verschulden» möchte ich der Kommission empfehlen, die Frage zu prüfen, ob man in diesem Falle nicht «erhebliches Verschulden» sagen sollte. Denn wenn nur leichtes Verschulden von Seite des Verletzten vorliegt, weiss die betreffende Versicherungsgesellschaft ohne weiteres, dass sie zahlungspflichtig erklärt wird, und sie wird den Prozessweg nicht betreten, während das andernfalls meist zutreffen wird. Deshalb empfehle ich den Rückweisungsantrag und bitte die Kommission, zu überprüfen, ob nicht das Wörtchen «erheblich» hineingesetzt werden sollte.

Präsident: Ich konstatiere, dass bis jetzt dem Rückweisungsantrag des Herrn de Rabours von keiner Seite, weder von der Kommission, noch vom Bundesrat, noch von den Mitgliedern des Rates Opposition gemacht worden ist.

Das Wort ist nicht mehr verlangt, ich nehme daher an, dass der Antrag des Herrn de Rabours angenommen ist, der dahin geht, die Art. 30—49 betreffend die Haftpflicht an die Kommission zurückzuweisen.

An die Kommission zurückgewiesen.
Renvoyé à la commission.

Dritter Titel.

Vorschriften über die Fahrräder.

Art. 50.

Antrag der Kommission.

Inländische Fahrräder.

¹ Die Benützung eines Fahrrades ist nur nach Anbringung eines Kontrollschildes gestattet. Dieses Kontrollschild ist bei der zuständigen Behörde des Wohnsitzkantones zu lösen. Die Kontrollschilder müssen für wenigstens ein Jahr gültig sein; sie besitzen Gültigkeit für das Gebiet der Eidgenossenschaft.

² Fahrräder, welche für den Dienst der Eidgenossenschaft bestimmt sind, tragen das eidgenössische Kontrollschild.

(La modification ne concerne que le texte allemand.)

Antrag Wirz.

Art. 50 und 51. Streichen.

Proposition Wirz.

Art. 50 et 51. Biffer ces articles et, dans les articles suivants, les dispositions concernant la plaque de contrôle des cycles.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Dans le rapport d'introduction, nous avons insisté sur le fait que l'article constitutionnel met sur le même plan la réglementation de la circulation des automobiles et celle des cycles et qu'on n'a jamais voulu séparer ces deux catégories de véhicules. Une proposition faite dans la commission de biffer le titre troisième, traitant des cycles, n'a pas trouvé grâce devant la majorité.

Reprenant une proposition qu'il a développée dans la commission, M. Wirz vous sollicitera de supprimer les art. 50 et 51, ce qui signifierait la suppression de la plaque de contrôle. La plaque est entrée dans les habitudes et, quoi qu'en prétendent certains, elle ne revêt pas du tout pour les cyclistes un caractère humiliant. Elle est le moyen de contrôle le plus simple, le plus efficace et le plus pratique pour les autorités de police. Elle constitue également pour la perception annuelle des taxes dont la plupart des cantons frappent les détenteurs de cycles, le meilleur et le plus rapide moyen d'appréciation. La conférence des directeurs cantonaux de police, consultée au sujet de cette disposition, a été unanime à réclamer le maintien de la plaque. Mieux vaudrait, à mon sens, si la Confédération prétendait aller ici à l'encontre d'une mesure qui a fait ses preuves et qui a pour elle l'autorité de ceux qui ont le contrôle des cycles dans les cantons, renoncer à régler cette question dans la loi fédérale. Mais comme nous estimons que les cycles doivent être compris dans la législation fédérale et que, d'autre part, nous sommes d'avis que la plaque de contrôle est une nécessité, nous vous prions d'adopter l'art. 50 dans le texte du Conseil des Etats et par conséquent de repousser la proposition de M. Wirz.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Vorerst einige allgemeine Bemerkungen. Wie ich schon in der Eintretensdebatte erwähnt, waren die Fahrräder nicht in die Motion des Jahres 1909 aufgenommen worden, und zwar absichtlich nicht, weil damals die Motionäre der Meinung waren, es werde das Fahrrad wohl leichter und ohne besondere Inkonvenienzen der kantonalen Regelung überlassen werden dürfen. Bei der Verfassungsrevision wurde dann seitens des schweizerischen Radfahrerbundes das Begehren gestellt, es möchte auch das Fahrrad einbezogen werden. Als Grund wurde damals wesentlich angegeben, dass auch das Fahrrad kraft seiner Geschwindigkeit ein Vehikel des interkantonalen Verkehrs geworden sei und dass es deshalb nicht verständlich wäre, wenn man es von der eidgenössischen Regelung ausschliessen wollte.

Schon damals hatte man den Eindruck, dass bei den Radfahrern eigentlich wesentlich andere Motive massgebend waren als die, welche man genannt hatte. Man hoffte offenbar schon damals, bei Anlass der eidgenössischen Legiferierung den sogenannten Kontrollschild oder, um mit Herrn Wirz zu reden, das Kontrollschild, und damit allmählich auch die Polizeigebühr, die von den Kantonen erhoben wird, loszuwerden. Man gab dann dem Ansuchen der Radfahrer Folge und dehnte die Verfassungsbestimmung auch auf die Fahrräder aus.

Diese Verfassungsbestimmung hatte nun wohl kaum den Sinn, dass unter allen Umständen ein eidgenössisches Automobilgesetz auch sofort über die Fahrräder legiferieren müsse. Man hätte die Verfassungsbestimmung auch ganz gut so interpretieren können, dass man etappenweise legiferiert hätte, zuerst über die Automobile und in einer spätern Etappe über die Fahrräder.

Es besteht gewiss vom Verfassungsstandpunkt aus kein Hindernis gegen die zeitliche Verschiebung der Behandlung. Diese Lösung hatte mir persönlich immer vorgeschwebt. Ich hatte diese Frage schon früher an einer Polizeidirektorenkonferenz vertreten

und bei den Beratungen der Kommission mir vorbehalten, daherige Anträge zu stellen. Wenn ich davon Umgang nahm, so geschah es einmal mit Rücksicht auf das Resultat der Beratung im Ständerat, namentlich dann aber auch mit Rücksicht auf den Standpunkt verschiedener Polizeidirektorenkollegen, welche die Meinung haben, dass es notwendig sei, Automobil und Fahrrad gleichzeitig zu behandeln. Beim Ständerat war es namentlich dessen gegenwärtiger Präsident, Herr Andermatt, der nachdrücklich die Ausschaltung des Fahrrades aus dem Automobilgesetz postuliert hat. Ich darf hier wohl gestehen, dass ich an der damaligen Stellungnahme des Herrn Ständerat Andermatt nicht absolut unschuldig gewesen bin.

So viel ist jedenfalls sicher, dass die Aufnahme der Fahrradbestimmungen in das Gesetz die Chancen des gegenwärtigen Gesetzes nicht sehr stark verbessern wird. Es kollidieren allzu sehr die Interessen der Radfahrer auf der einen sowie diejenigen der nicht radfahrenden Bevölkerung und der mit der Strassenpolizei betrauten Organe auf der andern Seite.

Die Radfahrer verlangen absolut die Beseitigung des Kontrollschildes, der sogenannten Velonummer, und sagen, es sei direkt verletzend für den Radfahrer, wenn er «numeriert» in der Welt herumfahren müsse; das gewöhnliche Fuhrwerk bedürfe auch keiner Nummer, und das Fahrrad habe sich derart auf der Strasse eingebürgert, dass die Nummer auch nicht nötig sei. Deshalb habe man sich in Preussen und in Frankreich mit blossen Kontrollstreifen begnügt. Die Radfahrerorganisationen anerbieten als Gegenleistung für das Fallenlassen der Nummer die Verpflichtung zur Bezahlung einer kleinen Kontrollgebühr und zur Uebernahme der obligatorischen Haftpflichtversicherung. Sie stellen dabei allerdings die Bedingung, dass die bezogenen Gebühren ausschliesslich für den Strassenbau zu verwenden seien.

Den Radfahrern gegenüber nehmen, wie bereits mein verehrter Herr Vorredner hervorgehoben hat, die kantonalen Polizeidirektoren einhellig, alle ohne Ausnahme, den Standpunkt ein, dass man am Kontrollschild unbedingt festhalten müsse. Die Zahl der Fahrräder hat bekanntlich ungeheuer zugenommen. Damit haben sich aber auch namentlich die Kollisionsfälle zwischen Automobilist und Radfahrer sehr stark vermehrt. Nach Ansicht der zuständigen Polizeiorgane ist bei 90 % solcher Kollisionen die Identifizierung der Radfahrer nur mit Hilfe des Kontrollschildes möglich. Der Strassenverkehr wird durch den zunehmenden Velofahrerverkehr ebenfalls stark gefährdet. Wenn Radfahrer bei der Dämmerung oder in der Dunkelheit ohne Licht fahren, oder es unterlassen, regelmässig ihre Signale zu geben, so leidet die Sicherheit des Verkehrs schwer und die Nervosität des Publikums wächst ebenfalls.

Diese Nachteile und Gefährdungen werden sich ganz sicher noch mehr, wenn durch Beseitigung des Kontrollschildes der Radfahrer überhaupt mit Leichtigkeit sich jeder Kontrolle entziehen kann. Daher verlangt auch das nicht radfahrende Publikum, dass die Kontrollschilder nicht fallen gelassen werden. Dabei soll nicht geleugnet werden — es hätte ja keinen Zweck, das hier zu tun —, dass für die Kantone auch ein fiskalisches Interesse auf dem Spiele steht. Die kleine Gebühr, die nach dem Entscheid des Bundesgerichtes zulässig ist, aber einen gewissen Maximalbetrag nicht

übersteigen darf — nehmen wir an, zirka 3 Fr. dürfte das Maximum sein —, bedeutet angesichts der grossen Zahl der Fahrräder für die Kantone eine nicht zu unterschätzende Einnahmequelle. Fast in allen Kantonen wird diese Einnahme für die Verbesserung des Strassenunterhaltes verwendet. Sie werden durch Meldungen der Presse oder Verhandlungen der Grossen Räte darüber orientiert sein, dass die Kantone — wir haben übrigens gestern davon gesprochen — grosszügige Millionprojekte ausgearbeitet haben, um die Strassen den modernen Verkehrsbedürfnissen anzupassen. Wenn nun auch das einzelne Fahrrad der Strasse nicht viel Schaden zufügt, die Strasse nicht stark abnützt, weniger vielleicht als einzelne Fussgänger und Tierfuhrwerke, so ist doch auch die Massenwirkung der Fahrräder ein Grund, warum die Strassen ausgebessert und vergrössert werden müssen. Und wenn nun die Radfahrerorganisationen anerbieten, die kleine Kontrollgebühr nach Wegfall des Kontrollschildes fernerhin bezahlen und dazu noch das Obligatorium der Haftpflichtversicherung in Kauf nehmen wollen, so glaube ich an den guten Willen dieser Organisation; aber ich glaube nicht an die Möglichkeit, dass sie diesen Willen in die Tat umsetzen könne.

Fällt der Schild, dann fällt auch, wenn nicht heute, so doch morgen, die Gebühr, und für die Versicherungspflicht wird die grosse Masse der Fahrer nach meinem Dafürhalten nie und nimmer zu haben sein.

Herr Bundesrat Häberlin hat auf die Mitwirkung der Radfahrer spekuliert. Ich darf wohl diesen Ausdruck gebrauchen. Er glaubte sich damit eine Art Schutztruppe für das Automobilgesetz schaffen und sichern zu können. Aus diesem Grunde wird er die Bestimmungen im Gesetze festhalten und gleichzeitig aber auch dem Begehren der Radfahrerorganisationen nachgeben wollen. Seine Taktik ist klug, wie immer, vielleicht etwas allzu klug in diesem Falle. Denn wenn die Radfahrerorganisationen ihre Leute nicht in Händen haben, dann nützen alle die Zusagen gar nichts, und wenn das Schild beseitigt werden will, erwächst in den Kantonen eine andere Opposition gegen das Gesetz, die ebenso gefährlich sein wird, wie diejenige der Organisation der Radfahrer. Wahrscheinlich werden dann auch die Behörden der Kantone, die Polizeidirektoren und die Finanzdirektoren an die Spitze der oppositionellen Bewegungen treten.

Alles in allem bin ich auch heute noch der Meinung, dass es für das Zustandekommen des Gesetzes taktisch sicher besser wäre, die Fahrräder nicht anzukoppeln, umsomehr, als ja der Radfahrer nichts verliert; für ihn bleiben die Verhältnisse gleich wie sie heute sind.

Was den Art. 50 anbelangt, enthält er die Vorschriften über das Kontrollschild. Herr Kollega Wirz stellt den Antrag, den Schild zu streichen, ebenso will er auch Art. 51 streichen. Und wie es im Lied von der Glocke heisst: «Errötend folgt er ihren Spuren» — so wird auch Herr Bundesrat Häberlin in diesem Falle den Spuren des Herrn Wirz folgen. Wenn Herr Wirz zur Begründung seines Antrages ins Treffen führt, dass das Fahrrad das «Vehikel des armen Mannes» sei, so gleichsam als Pendant «zum Gläschen des armen Mannes», so ist doch darauf hinzuweisen, dass auch der Arbeiterradfahrerbund sich eventuell für die Beibehaltung der Gebühr ausgesprochen hat. Diese Bagatellgebühr kann tatsächlich auch keine

ausschlaggebende Rolle spielen. Die Kommission hat sich mehrheitlich für die Beibehaltung des Kontrollschildes ausgesprochen. Er soll für ein Jahr und für die ganze Eidgenossenschaft Gültigkeit besitzen. Fahrräder im Dienste der Eidgenossenschaft tragen ihr eigenes Kontrollschild.

Ich empfehle Ihnen die Annahme der Vorlage, wie sie Ihnen von der Kommission präsentiert wird.

Wirz: Einmal ist zu konstatieren, dass in der Hauptverhandlung über diesen Artikel die Meinungen der Kommission sehr geteilt waren. Wenn ich mich recht erinnere, wurde nur mit Stichtscheid des Präsidenten das Kontrollschild beibehalten. Ich möchte ganz kurz darauf eintreten, dass die Polizeidirektoren unaniem für das Kontrollschild sind. Diese Herren verkehren im ganzen nicht direkt mit dem Radfahrer auf der Strasse. Ich war eine zeitlang Polizeiamtmannt der Stadt Winterthur und hatte als solcher Gelegenheit festzustellen, dass die meisten Velounfälle oder die meisten Verzeigungen ihren Grund in der ungenügenden Beleuchtung zur Nachtzeit hatten, während die eigentlichen Velounfälle gar nicht zahlreich sind. Wenn der deutsche Referent der Kommission gesagt hat, der Verkehr sei viel dichter geworden, die Zahl der Velo hätte zugenommen, so glaube ich, wäre es angezeigt, die Haftpflichtversicherung einzuführen. Was haben wir schliesslich vom Kontrollschild, wenn der Verunfallte nichts erhält? Tatsächlich hat das Fahrrad in allen Familien, auch in den ärmsten Eingang gefunden. Wenn mich einer anfährt und verletzt, was habe ich dann, wenn ich konstatieren kann, es ist der Herr Meyer oder Herr Müller gewesen? Wichtiger ist, wenn mein Unfall entschädigt wird. Deshalb glaube ich, sollte man mit mehr Verve auf die Haftpflichtversicherung statt auf das Kontrollschild drücken.

Es ist auch eingewendet worden, dass man das Kontrollschild brauche, um Diebe zu eruiieren. Der Velodieb ist jedoch viel gerissener als unsere Polizei; denn das erste ist natürlich, dass das Kontrollschild entfernt wird und dass am Velo alle Notierungen ausgekratzt und weggestemmt werden, welche zur Eruiierung des Täters führen können. Auch dieser Grund ist somit nicht stichhaltig.

Es ist einmal der allgemeine Wunsch der Radfahrerverbände, die bei einer Abstimmung eine grosse Macht im Lande repräsentieren, dieses Kontrollschild wegzuhaben. Es ist auch der ausgesprochene Wunsch der Arbeiterradfahrer, deren Organisationen ich hier vertrete. Man kann ja wohl sagen, es sei eine gewisse Marotte. Ich gebe zu, dass es keine ausserordentlich grosse Belästigung ist, dieses Kontrollschild einmal im Jahr zu lösen. Aber im täglichen Leben muss man oft sich mit Marotten abfinden und kann es auch, wenn man dadurch nicht stark belästigt oder geschädigt wird. Wer muss das nicht sogar in der Familie mit in Kauf nehmen, wer muss nicht gewisse Marotten seiner lieben Frau ertragen? Wenn sie nicht zu weit gehen, wenn es sich z. B. nicht zu stark um den Hausschlüssel handelt, so nimmt man sie schliesslich auf sich und fährt dabei sicher viel besser als wenn man versuchen würde, die Marotten auszutreiben. Es ist deshalb meines Erachtens auch dem Radfahrer gegenüber viel besser, wenn der Gescheitere nachgibt.

Wenn das Kontrollschild polizeilich eine Notwendigkeit bedeutete, so bin ich absolut sicher, dass das Ausland, Preussen und Frankreich z. B., und überhaupt die umliegenden Länder, das Kontrollschild eingeführt hätten. Es ist mir nicht erklärlich, dass wir, in unserer sogenannten freien Schweiz, polizeilicher sein sollten als im Ausland.

Im Ständerat kam ganz deutlich die Meinung zum Ausdruck, dass, wenn das Kontrollschild falle, auch die Gebühren fallen würden. Ich bitte, diese zwei Sachen nicht zu vermengen. Kontrollschild und Gebühr haben nichts miteinander zu tun. Sie können die Gebühr erheben auch ohne Kontrollschild. Ich habe Ihnen zwar bereits erklärt, dass meiner Ansicht nach eine Besteuerung der Fahrräder an sich nicht angebracht ist; aber weil ja tatsächlich die eingehenden Summen in der Hauptsache zur Strassenverbesserung verwendet werden, so habe ich nichts gegen einen verhältnismässig kleinen Beitrag der Radfahrer. Mit einer Gebühr von 2—3 Fr. kann schliesslich jeder Velofahrer sich abfinden, wenn er dafür die Sicherheit hat, eine bessere Strasse einzutauschen. Der Kommissionsreferent im Ständerat, Herr Bolli, ist innerlich auch kein Freund des Kontrollschildes. Er hat nur nachgegeben, weil er sah, dass die Mehrheit des Rates für das Kontrollschild war. Art. 66 erlaubt ja den Kantonen eine Gebühr zu erheben und das kann geschehen nur mit einem Kontrollstreifen. Dafür braucht das Schild aber nicht vorhanden zu sein. Warum sollen wir den Radfahrerverbänden gegenüber nicht die entgegenkommende Geste machen und das Kontrollschild opfern, wenn doch die Gebühr, die einem so am Herzen liegt, nicht darunter leidet?

Ich möchte Sie noch auf den Art. 51 aufmerksam machen, der den ausländischen Radfahrern erlaubt, ein Vierteljahr ohne Kontrollschild zu fahren. Es wird mich interessieren, zu vernehmen, wie die Herren Vertreter des Kontrollschildes mir die Sache klar machen wollen, warum die Schweizer minderen Rechtes sein sollen gegenüber den Ausländern. Entweder — oder! Entweder ist das Schild notwendig oder nicht. Ich glaube, wir können ganz ruhig sowohl Art. 50 als Art. 51 streichen. Ich möchte überhaupt die ganze Sache im Zusammenhang behandelt sehen mit dem Art. 55, der von der Haftpflicht redet. Die Haftpflicht ist volkswirtschaftlich unendlich viel wichtiger als das Kontrollschild. Ich führte Ihnen bereits aus, dass die Entschädigung des Unfalles eine weitaus grössere Rolle spielt als die Eruiierung des Täters, der schliesslich nicht zahlen kann. Es ist auch der Wunsch der Arbeiterradfahrer, dass diese Haftpflicht eingeführt und eingetauscht werde gegen das Kontrollschild. Wir wären meines Erachtens gut beraten, wenn wir dies beschliessen würden. Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Ignorierung dieser Wünsche guten Eindruck macht in den betreffenden Kreisen. Sie haben uns nun schon verschiedene Male gezeigt, dass sie nicht für Entgegenkommen sind. Es ist z. B. vielleicht nicht ganz klug gewesen von Ihnen, die Arbeitszeitbestimmung bei den Chauffeuren abzulehnen. Wir dürfen die Interessenten in den Radfahrerkreisen nicht zu stark tangieren, sonst könnte die Abstimmung über das Gesetz eine schlimme Wendung nehmen.

Ich ersuche Sie, das Kontrollschild zu streichen, weil das uns gar nichts schadet. Wenn Sie diesen Antrag ablehnen, so werde ich mir erlauben, den An-

trag zu stellen, die Radfahrerbestimmungen überhaupt aus dem Gesetze herauszunehmen. Denn was bleibt schliesslich noch übrig? Ein paar selbstverständliche Bestimmungen über die Beleuchtung, über das Verhalten bei Unfällen usw., Forderungen, die eigentlich jeder vernünftige Radfahrer von selber erfüllt. Wichtiger ist, dass die Haftpflicht im Gesetze steht. Dann haben die andern Bestimmungen auch Platz. Fällt aber dieser Antrag, so rentiert es sich gar nicht, die Radfahrerverbände gegen das Gesetz mobil zu machen.

Bundesrat Häberlin: Ich kann nicht umhin, für den Antrag des Herrn Wirz einzutreten, da ich dazu von dem Herrn Referenten deutscher Zunge eingeladen wurde. Tatsächlich stehe ich auch auf dem Standpunkte des Herrn Wirz. Ich erkläre rundweg, wie er, dass man sich darüber streiten kann, ob das Begehren der Radfahrer von dem nummerierten Kontrollschild befreit zu werden, so absolut notwendig ist. Ich persönlich würde, wenn ich Radfahrer wäre, mir nichts daraus machen, ein nummeriertes Kontrollschild zu haben, denn ich sage mir, ich bin ein anständiger Mensch, wenn mir etwas passiert, so steige ich ab und es braucht keinen Polizisten, um nachzusehen, was für eine Kontrollnummer das Fahrrad trägt. Bin ich dagegen ein schlechter Kerl, so ist es natürlich recht, wenn ein solches Kontrollschild vorhanden ist. Aber Sie können es den Radfahrern nicht mehr aus dem Kopfe bringen. Sie betrachten sich tatsächlich als eine mindere Klasse, weil sie ein solches Kontrollschild haben müssen. Sie empfinden das etwa so, wie wenn sie Zuchthausosen tragen müssten. Das ist nun einmal so, wenn es auch im Grunde falsch ist, aber wir müssen mit dieser Tatsache rechnen, wie sie sich bei diesen Abstimmungsbürgern kundgibt und nicht mit andern Ueberlegungen, wie sie sich vielleicht in unserem Kopfe darstellen. Deshalb habe ich mir wohl oder übel die Ueberlegung machen müssen: Ist es klug, eine so grosse Kategorie von Stimmberechtigten, die nun einmal die fixe Idee haben, sie werden gegen das Gesetz stimmen, wenn man ihrem Begehren nicht entspricht, zu Gegnern zu machen? Es ist ganz richtig, wenn man einwendet und den Radfahrern entgegenhält: Ja, was habt ihr denn mehr, wenn ihr das Gesetz verwerft, dann habt ihr das Kontrollschild nach wie vor. Auch das wollen die Leute nicht verstehen. Sie haben in ihren Versammlungen erklärt — ich will Sie nicht langweilen mit dem Verlesen von Zuschriften und Zirkularen —, dass sie gegen jedes Gesetz stimmen werden, das das nummerierte Kontrollschild enthält. Deshalb musste ich mir die weitere Frage stellen: Sind die Nachteile, die mit einer Abschaffung des Kontrollschildes verbunden sind, wirklich so gross, dass man diesem Begehren widerstreben muss? Ich habe ein Verständnis dafür, dass in einzelnen Fällen es gewiss dazu dienen kann, einen fluchtnehmenden Radfahrer, der einen Unfall verursacht hat, zu erkennen und nachher zur Rechenschaft zu ziehen. Die praktische Bedeutung ist jedoch nicht so gross, wie sich die Herren vielleicht in guten Treuen vorstellen, welche für das Beibehalten des Kontrollschildes sind. Ich verstehe es ganz gut, dass die Polizeidirektoren, die eine bestimmte Funktion im Staate zu versehen haben, für die Aufrechterhaltung dieser Sicherungsmassregeln sind. Aber wir haben uns auch erlaubt, in den Kantonen und

den Städten herum zu fragen, wie sich eigentlich praktisch dieses Erkennungsmittel des Kontrollschildes auswirke. Da war mir doch auffällig — es ist wohl kein Zufall, dass gerade Herr Wirz auf dem von ihm vertretenen Standpunkt steht —, dass z. B. aus der Stadt Winterthur folgende Auskunft gekommen ist. In dem und dem Jahre, ich glaube es war das Jahr 1923, in dem die Enquete durchgeführt wurde, hatte die Stadt Winterthur 618 Uebertretungen zu verzeichnen, wovon 517 wegen Fahrens ohne Licht. In wieviel Fällen ist nun die Feststellung dank des Kontrollschildes erfolgt? In ganzen vier Fällen! Also von 618 Uebertretungen wurden vier von der Polizei festgestellt mit Hilfe des Kontrollschildes. Alle übrigen konnten ohne dieses Kontrollschild festgestellt werden. Also in $\frac{2}{3}$ % der Fälle hat das Kontrollschild eine Rolle gespielt. Wenn der praktische Nutzen nicht grösser ist, so fällt das für mich nun tatsächlich in Betracht für den Entscheid bei der Beratung des Gesetzes. Ich habe noch einen andern Grund. Sie haben in früheren Debatten gesehen, dass ich durchaus nicht meine, wir müssen überall alles nachmachen, was in andern Ländern geschieht. Ich habe deutlich erklärt, wir dürfen auch unseren eigenen Kopf haben, wenn unsere Verhältnisse ganz verschieden sind von denjenigen anderer Länder. Aber die Verhältnisse bezüglich der Radfahrer bei der Feststellbarkeit der Delikte, der Unfälle, sind wahrhaftig glaube ich, in den verschiedenen Ländern, wenigstens des europäischen Kontinentes von einander nicht verschieden, sondern ungefähr identisch. Da müssen wir nun konstatieren, dass in keinem einzigen andern Lande diese nummerierten Kontrollschilder mehr vorhanden sind, und dass diejenigen, die es hatten, es abgeschafft haben. Das ist für mich doch wesentlich.

Wenn das alte Preussen, dieser Ordnungsstaat par excellence, auskommen konnte und kann ohne nummeriertes Kontrollschild, soll da wirklich die schweizerische Eidgenossenschaft nicht auskommen können ohne dieses Kontrollschild? Dabei habe ich den Gedanken, dass tatsächlich, wenn man heute in den Kantonsregierungen am nummerierten Kontrollschild festhalten will, vielleicht doch das massgebende Moment beim Widerstande gegen die Abschaffung weniger das Ordnungsbedürfnis, das Feststellungsbedürfnis war, sondern zum grossen Teile die finanzielle Ueberlegung, dass eine Einnahmequelle verloren gehen könne. Auch dafür haben wir Verständnis und begreifen ganz gut, wenn ein kantonaler Finanzminister auch darauf sieht, dass er eine Finanzquelle, die bisher erschlossen war, beibehalten kann. Einverstanden! Aber auch da wollen wir den Kantonen nicht ans Leben gehen. Wir sind ja einverstanden, dass sie an Stelle des nummerierten Kontrollschildes ein Kontrollband erhalten, wie es z. B. in Italien besteht und meines Wissens auch in Frankreich; und dass dafür eine Jahrestaxe bezahlt werden muss, eine bescheidene Taxe, die der aufgewendeten Arbeit und der Kanzleigebühr entspricht. Was kostet das Kontrollband die Kantone? Es kommt z. B. die welschen Kantone, die es nach einem gemeinsamen Muster hergestellt haben, auf 17 Rappen zu stehen und die Radfahrer sind bereit, ihre 2 Fr. pro Jahr dafür zu bezahlen. Sie haben sich ferner durch ihre Vertreter bereit erklärt, in einer Zuschrift an das Departement auch die obligatorische Unfallversicherung anzunehmen. Ein Punkt, der mir viel mehr bedeutet als das Kontrollschild. Ja, ich muss sagen, das ist

mir sogar ein sacrificio del intelletto wert; da gebe ich lieber nach, wenn ich diese Dinge eintauschen kann gegen ein allerdings an sich wünschenswertes Kontrollmittel, von dem ich begreife, dass die Herren Polizeidirektoren es an sich gerne gehabt hätten.

Sie haben vielleicht auch mit mir das Gefühl erhalten, dass das Gesetz nicht so ganz ungefährdet in die Volksabstimmung hinausziehen wird und dass ganz grosse Massen von Gegnern aus Verstand oder Unverstand antreten werden; und dass wir deshalb recht gut tun, wenn wir alle Bächlein sammeln auf die Mühle der Annahme und nicht auf die Mühle der Verwerfung.

Es wird freilich gesagt, wir würden vielleicht durch die Streichung des Kontrollschildes auch Gegner schaffen. Es mag auch einzelne geben. Aber es ist immer schwer, in einer solchen Sache zu prophezeien. Ich will nicht Prophet sein, ich will aber auch einen andern nicht anerkennen, weil es gar nicht sicher ist, wer dann eigentlich am Schlusse der richtige sein wird. Aber eine Ueberlegung der Zahl! Wir haben $\frac{1}{2}$ Million Radfahrer in der Schweiz, die allerdings nicht alle stimmberechtigt sind, denn es fährt ja jetzt jeder kleine « Föt » auf seinem Fahrrad; aber von dieser halben Million sind eine recht grosse Zahl stimmberechtigt, bei denen es darauf ankommt, ob sie da oder dort stehen bei der Abstimmung.

Ich möchte deshalb doch bitten, mit vollem Ernst und mit der Ueberlegung, wohin eine andere Stellungnahme führen könnte, die gestellte Frage zu beantworten. Ich bitte Sie, den Antrag Wirz anzunehmen.

Weber-Kempton: Ich habe die vollendete Ueberzeugung, dass wir je nach der Erledigung der Art. 50 und 51 das Schicksal des Gesetzes besiegeln. Man sollte sich einmal die 100,000 prinzipiellen Neinsager vergegenwärtigen, und dann soll man sich vergegenwärtigen den Umfang, welchen der Gebrauch des Velos in den weitesten Volkskreisen erfahren hat, und soll so gut sein, das Gewicht, das die Radfahrerverbände und der Radfahrer im allgemeinen bei der Abstimmung in die Wagschale zu werfen in der Lage sind, nicht zu unterschätzen. Ich glaube, der Tausch, der hier geboten wird, die obligatorische Versicherung gegenüber dem Kontrollschild, dürfte wohl akzeptiert werden. Ich glaube, niemals würden die Radfahrer das Vorrecht der Ausländer, dass sie $\frac{1}{4}$ Jahr ohne Kontrolle fahren können, schlucken. Dass dies ein Unrecht ist, wird wohl jeder unter uns einsehen. Massgebend für mich ist aber auch in bezug auf die Abschaffung des Kontrollschildes, dass nicht nur andere Länder das Kontrollschild nicht haben, sondern dass Länder, die es gehabt haben, es wiederum abschaffen. Und ich glaube, wenn diese Länder, die das Kontrollschild hatten, dasselbe abschafften, dann sollte es auch für uns ein Grund sein, nicht mehr daran festzuhalten. Ich möchte deshalb den Antrag des Herrn Kollegen Wirz bestens empfehlen.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Tout à l'heure, M. le conseiller fédéral Häberlin se défendait de vouloir prophétiser au sujet du sort de la loi sur les automobiles. Je ne prétends pas usurper non plus le rôle de prophète, mais j'ai un sentiment diamétralement opposé à celui de M. Häberlin, et qui anime également MM. Wirz et Weber. Je ne suis pas convaincu du tout que le sort de la loi

dépende de ces deux art. 50 et 51. Je rappelle que la plaque de contrôle existe à l'heure actuelle, qu'elle n'a donné lieu, que je sache, nulle part à des réclamations telles que celles dont on veut se faire l'écho dans cette salle.

La plaque de contrôle sert non seulement comme plaque pour la police; elle sert également de plaque de contrôle pour la perception de la taxe.

M. Wirz nous dit qu'il y a là deux choses absolument différentes. Eh oui, c'est parfaitement vrai; il s'agit de deux ordres de faits distincts; mais en général et dans nos cantons romands, tout particulièrement la plaque est bien à double effet. Si elle est utilisée pour le contrôle de police, elle est extrêmement utile, d'un maniement très simple aussi et très sûr pour le contrôle exercé par l'autorité fiscale.

M. Häberlin défend ici la proposition de M. Wirz; moi, je me fais un plaisir et un devoir de défendre celle du Conseil fédéral première manière. A son art. 17, le projet primitif du Conseil fédéral disait en effet: « L'emploi des cycles sans moteur mécanique n'est autorisé que si le cycle est muni d'une plaque de contrôle. Cette plaque est délivrée par l'autorité compétente du canton de domicile; elle est valable pour deux années civiles sur tout le territoire de la Confédération, et doit être renouvelée tous les deux ans ».

J'ai l'impression que le Conseil fédéral, dans sa conception première, était dans le vrai et c'est pour cette raison que je me permets de soutenir son projet original.

Nous sommes ici en présence d'affirmations catégoriques de la part de MM. Wirz et Weber; d'autre part, nous avons l'expérience faite dans les cantons et jusqu'à présent je ne sache pas que cette expérience ait été désastreuse. Je considère au contraire qu'elle a été absolument concluante. C'est le motif pour lequel, une fois encore, je vous prie de maintenir la disposition de cet art. 50. Et j'ajoute que je me réserve, pour le cas où cette disposition serait supprimée, de vous proposer de revenir sur tout ce chapitre en vous demandant alors de supprimer purement et simplement le titre concernant les cycles.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich möchte mit meinem verehrten Herrn Vorredner noch konstatieren, dass gegen den jetzigen Zustand, wie er besteht, in keinem Kanton irgendwelche Schwierigkeiten gemacht worden sind. Aus keinem Kanton sind ernsthafte Reklamationen seitens der Radfahrer gekommen. Die Klage, dass es eine « Stigmatisierung » des Radfahrers sei, wenn er auf seinem Velo mit dem Kontrollschild im Lande herumfahren müsste, scheint nicht so tief ins Volk eingedrungen zu sein, wie Herr Bundesrat Häberlin glauben machen wollte. Es sind die Führer der Organisation, die den Leuten das beibringen, weil sie auf diesem Wege die Kontrolle wegbringen wollen. Aber daran glaube ich nicht, dass die grosse Masse der Radfahrer in der Beibehaltung des Kontrollschildes etwas erblicke, was für sie eine Reduktion ihres Ansehens im Volke draussen zu bedeuten hätte.

Nun hat Herr Bundesrat Häberlin speziell auf die völlig nebensächliche Wirkung des Kontrollschildes d. h. seine volle Bedeutungslosigkeit hingewiesen. Er erwähnte, dass nach einer in Winterthur vorgenommenen Enquete betreffend Uebertretung der Radfahrervorschrift das Kontrollschild nur in vier von

zirka 600 Straffällen eine Rolle gespielt haben. Ich hätte es gerne gesehen, wenn Herr Bundesrat Häberlin auch bekannt gegeben hätte, was unser Präsident, Herr Dr. Mächler, in der Kommission vorgebracht hat. Er hat dort über eine Enquête der St. Galler Polizei berichtet. Aus dieser ging hervor, dass es in mehr als 90 % aller Radfahrerunfälle und Vorschriftübertretungen unmöglich gewesen wäre, die Fehlbaren festzustellen, wenn man nicht die Kontrollschilder gehabt hätte. Also in St. Gallen das Gegenteil von dem, was in der Stadt Winterthur festgestellt wurde. Es mag das ein Zufall sein; es mag auch ein Mangel in der Art der Kontrolle mitgewirkt haben. Aber Tatsache ist, dass im grossen Kanton St. Gallen nachgewiesenermassen in der Grosszahl der Fälle, die Schwierigkeiten in der Feststellung der Fehlbaren boten, das fehlende Kontrollschild die Ursache war. Nun hat man weiter davon gesprochen — es ist das natürlich ein populäres Argument —, wie schlecht die inländischen Radfahrer behandelt werden im Vergleiche zu den Ausländern. Aber wie viele ausländische Fahrräder zirkulieren in der Schweiz? Vielleicht etwa da und dort an den Grenzorten. Im Innern des Landes werden sehr wenig ausländische Radfahrer verkehren. Es ist dies nicht wie beim Automobil, mit dem man in ganz kurzer Zeit von einer Landesgrenze zur andern fahren kann. Die Zahl der in die Schweiz kommenden und sich hier aufhaltenden fremden Automobilisten ist unendlich viel grösser als diejenige der fremden Radfahrer. Das Auto ist das eigentliche internationale Vehikel, nicht das Fahrrad!

Nun noch die andere Frage. Herr Bundesrat Häberlin hat gesagt, die Streichung des Schildes werde ganz sicher nichts schaden. Ich wiederhole nochmals, dass das Schild eine doppelte Bedeutung hat, einmal eine polizeiliche und allerdings auch eine finanzielle. Und was den Kantonalstreifen anbelangt, so hat er nur noch eine finanzielle und gar keine polizeiliche Bedeutung mehr. Alle Organe, welche mit der Verkehrspolizei auf der Strasse vertraut sind, werden sagen, wenn das Kontrollschild fällt, so wird es unmöglich sein, die Ordnung aufrechtzuerhalten. Wer will den Radfahrer identifizieren, der rasch davonfährt, dass man seiner nicht habhaft werden kann? Man hat darauf hingewiesen, dass der Bundesrat früher eine andere Meinung hatte. Der erste Vorschlag des Bundesrates ging tatsächlich auf die Beibehaltung des Schildes. Ich schliesse mich dem Antrag des Herrn Calame an, dass wenn das Schild fällt, neuerdings auf die Sache zurückgekommen und vorgeschlagen werde, den ganzen Abschnitt betreffend Fahrrad aus dem Gesetz herauszuschmeissen.

Wirz: Nur noch eine kurze Bemerkung. Der Herr Referent, Herr Walther, erklärt, es sei ihm nicht bekannt, dass aus der Bevölkerung heraus gegen das Kontrollschild reklamiert worden sei. Das möchte ich doch richtigstellen. Bei der Abfassung des Automobilgesetzes des Kantons Zürich lagen von den verschiedensten Radfahrerverbänden Wünsche vor auf Abschaffung des Kontrollschildes, und zugleich erklären sie, dass sie einverstanden seien, die Haftpflicht aufzunehmen. Wir haben seinerzeit zwar die Haftpflicht aufgenommen, aber das Kontrollschild ebenfalls; die Folge war, dass das erste Gesetz verworfen wurde. Das zweite Mal ist das Gesetz beinahe auch verworfen worden. Ich glaube doch, dass

das Kontrollschild eine antiquierte Einrichtung sei. Man hat es eingeführt zu einer Zeit, da noch ein allgemeiner Widerwille gegen das Velo vorhanden war. Man glaubte halt, es sei ein Ungetüm wie die Eisenbahn und wie später das Auto. Aber wenn wir heute das Velowesen erstmals in ein Gesetz fassen müssten, so bin ich überzeugt, dass es keinem Menschen einfiel, das Kontrollschild zu verlangen. Das Kontrollschild ist also nur noch eine Tradition, die aber nicht mehr ins Gesetz gehört. Uebrigens bin ich mit meinem Antrage in guter Gesellschaft. Es freut mich, dass Herr Bundesrat Häberlin meinen Standpunkt teilt, und ich glaube schon in Würdigung der Tatsache, dass einmal ein Vertreter der Sozialdemokraten und ein Bundesrat miteinander einiggehen, sollten sie zur Abwechslung mir einmal zustimmen. Sie haben ja sonst sozusagen alles abgelehnt, was ich vorgeschlagen habe.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag der Kommission	53 Stimmen
Für den Antrag Wirz	34 Stimmen

Art. 51.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.
(Die Abänderung betrifft nur den französischen Text).

Proposition de la commission.

Cycles étrangers.

Les étrangers qui passent la frontière avec un cycle sont exemptés, pour voyager en Suisse, de l'obligation de la plaque, pourvu que leur séjour dans le pays n'exécède pas trois mois, qu'ils soient en possession des pièces de contrôle qui seraient prescrites par l'Etat de leur domicile et que cet Etat use de réciprocité envers la Suisse.

M. Calame, rapporteur français de la commission: La justification de l'art. 51 résulte de l'adoption de l'art. 50 sur lequel vous venez de vous prononcer. Le délai de trois mois est également justifié, à la condition de réciprocité.

Nous avons apporté au texte français deux modifications qui affectent la forme, simplement.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 52.

Antrag der Kommission.

Alarmapparat, Bremse, Beleuchtung.

¹ Jedes Fahrrad muss mit einem bis auf 50 m hörbaren Alarmapparat sowie mit einer rasch und sicher wirkenden Bremse versehen sein.

² Vom Eintritt der Dämmerung an muss jedes Fahrrad mit Licht versehen sein.

Proposition de la commission.

Avertisseur, frein, éclairage.

¹ Tout cycle doit être pourvu d'un appareil avertisseur dont le son puisse s'entendre jusqu'à 50 mètres, de même que d'un frein à action rapide et sûre.

² Dès la chute du jour, tout cycle monté doit être muni d'une lumière.

M. Calame, rapporteur français de la commission: L'art. 52 reproduit une disposition qui existe dans le concordat actuel. Nous modifions légèrement le texte du 2^e alinéa pour lui donner une expression un peu plus large. Nous disons: «... tout cycle monté doit être muni d'une lumière», au lieu de «... le cycle monté doit être muni d'une lanterne éclairant bien».

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Im Ständerat hatte man gefragt, ob es genüge, nur eine Bremse vorzuschreiben, da die modernen Fahrräder meist mit zwei Bremsen versehen sein sollen, mit einer Rücktrittbremse und mit einer Vorderradbremse. Die Expertenkommission, der Spezialisten angehörten, hat eine Bremse für ausreichend erklärt.

Was die Beleuchtung anbelangt, haben wir gegenüber dem Ständerat eine ganz kleine Aenderung vorgenommen. Der Ständerat wollte vorschreiben, dass jedes Fahrrad vom Anbruch der Dämmerung an mit gutleuchtenden Laternen versehen sein müsse. Uns schien es zutreffender zu sein, zu sagen, «mit Licht versehen». Uebrigens soll diese Vorschrift dann auch im Wortlaut für die Beleuchtung der Automobile angebracht werden. Das ist jedoch Sache der Redaktion.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 53.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Il n'est pas nécessaire que pour les cycles on arrête des chiffres limitant la vitesse à laquelle ils peuvent marcher. Une disposition d'ordre général suffit, qui dit: «Le cycliste doit adopter une allure qui lui permette de s'arrêter sur le champ, lorsqu'une rencontre est à craindre».

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 54.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

M. Calame, rapporteur français de la commission: L'art. 54 assimile, pour les règles de la circulation, les cycles aux automobiles. J'observe que le conseil ayant supprimé l'art. 24 concernant les règles pour le croisement et le dépassement, il y aura lieu ici d'enlever les mots «le croisement et le dépassement».

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich will nur darauf aufmerksam machen, dass die Worte «über das Ausweichen und Vorfahren» gestrichen werden sollten, weil wir das bei Art. 24 in die Vollziehungsverordnung verwiesen haben. Ich erinnere noch daran, dass durch diese Vorschrift auch das Fahren mit Fahrrädern auf den Strassentrottoirs verboten ist. Das ist gewiss eine sehr vernünftige Bestimmung.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 55.

Antrag der Kommission.

Versicherung.

Die Kantone können für die Radfahrer des Kantons die obligatorische Versicherung der gemeinrechtlichen Haftung für Fahrradunfälle einführen.

Proposition de la commission.

Assurance.

Les cantons peuvent introduire en la limitant aux cyclistes du canton, l'assurance obligatoire de la responsabilité civile de droit commun pour les accidents causés par les cycles.

Ordnungsantrag Wirz.

Art. 55. Rückweisung an die Kommission und Auftrag, die obligatorische Haftpflichtversicherung für Fahrradunfälle aufzunehmen.

Proposition d'ordre Wirz.

Art. 55. Renvoyer l'article à la commission en l'invitant à introduire pour les cyclistes l'assurance obligatoire contre les risques de la responsabilité civile en cas d'accidents.

M. Calame, rapporteur français de la commission: Le projet du Conseil fédéral était muet en ce qui concerne l'assurance des cyclistes. C'est que le Conseil fédéral avait sans doute considéré comme superflue toute indication de cette nature, la matière étant naturellement du domaine cantonal, si la Confédération n'intervient pas.

Nous ne faisons pas d'objection à ce que l'art 55 touche la question, du moment qu'il la traite dans le sens de la faculté laissée aux cantons d'introduire l'assurance obligatoire, en la limitant aux cyclistes du canton.

Notre collègue, M. Wirz, avait développé dans la commission une proposition tendant à appliquer obligatoirement les prescriptions de l'assurance responsabilité civile aux cyclistes. Après une longue discussion, la commission a écarté cette proposition.

M. Wirz demande aujourd'hui, par voie de motion d'ordre, que l'article soit renvoyé à la commission pour qu'elle l'examine à nouveau. Je ne pense pas que la commission réforme sa décision. Si, toutefois le développement que M. Wirz donnera à sa proposition convainc le conseil qu'il y aurait utilité pour la commission à revoir cette question-là, je me rallierais sans trop de difficulté à un renvoi.

Walther, deutscher Berichterstatter der Kommission: Dieser Art. 55 betrifft die Versicherungspflicht der Radfahrer. Die Regelung der Versicherungspflicht in dem vorliegenden Gesetze im Sinne der Annahme des Obligatoriums hängt wesentlich davon ab, wie die Frage des Kontrollschildes gelöst wird. Nachdem nun das Kontrollschild bleibt, wird man ohne Zweifel die gesamte Radfahrerschaft als Gegner der obligatorischen Versicherung haben. Nach meinem Dafürhalten würde dieses Obligatorium auch nicht die Mehrheit der Radfahrer finden, wenn wir das Kontrollschild hätten fallen lassen.

Es ist ohne weiteres zuzugeben, dass diese Versicherung an und für sich eine wertvolle Errungenschaft bedeuten würde. Wie die Dinge aber liegen, muss die Regelung auch fernerhin den Kantonen überlassen werden. Dem Kanton Zürich ist es unter besonders glücklichen Verumständen gelungen, für sein Gebiet das Obligatorium einzuführen. Diese Tatsache bildet offenbar auch die Ursache des Optimismus unseres Kollega Wirz, der die Versicherungspflicht allerdings, wie Sie vorhin gesehen haben, in Verbindung mit der Ausmerzung des Kontrollschildes aufnehmen möchte.

Die Kommission schlägt Ihnen vor, sich hier auf die allgemeine Bestimmung zu beschränken, dass die Kantone für die Radfahrer des Kantons die obligatorische Versicherung der gemeinrechtlichen Haftung für Fahrradunfälle einführen können. Wenn der Antrag aufrechterhalten werden sollte, die Sache an die Kommission zurückzuweisen, werden wir uns nicht ins Zeug legen, um zu opponieren. Aber nach meinem Dafürhalten kann die Sache sehr wohl schon jetzt erledigt werden.

Wirz: Während mein vorheriger Antrag mehr aus Opportunitätsgründen, aus Abstimmungsrück-sichten will ich einmal sagen, gestellt wurde, möchte ich hier in volkswirtschaftlicher Hinsicht für die Aufnahme der Haftpflichtversicherung plädieren.

Es ist Ihnen gesagt worden, dass wir in der Schweiz mindestens eine halbe Million Fahrräder haben. Sie werden also zugeben, dass die Gefährdung der Passanten eine ausserordentliche ist, besonders zu gewissen Tageszeiten, z. B. wenn die Fabriken und Geschäfte sich entleeren. Nun hat heute morgen schon Herr Kollega Lachenal erklärt, er verstehe nicht recht, dass die Automobilisten haftpflichtig erklärt werden sollen, nicht aber die Velofahrer; es komme doch schliesslich auf eines heraus, ob man vom einen oder andern Vehikel totgefahren werde. Ich meine das auch.

Wir haben im Kanton Zürich die gesetzliche Haftpflicht der Radfahrer, und ich möchte nun dem Zustand abhelfen, dass ein Verunfallter entschädigt wird, wenn er im Kanton Zürich durch ein kantonales Velo überfahren wird, aber nicht entschädigt wird, wenn z. B. ein Aargauer oder ein Zuger oder ein Schwyzer, kurz ein anderer Radfahrer ihn schädigt. Wir haben die Pflicht, dafür zu sorgen, dass der Verunfallte auch wirklich einen Schadenersatz bekommt.

Wenn Sie nun schon die Rückweisung der Haftpflichtbestimmungen für die Automobilisten beschlossen haben, so würde ich es nicht recht verstehen, wenn Sie sich gleichzeitig weigerten, die Haftpflicht der Velofahrer noch einmal zu überprüfen. Herr Kommissionsreferent Walther hat ja den kleinen

Finger ausgestreckt und erklärt: « Wir sind eigentlich nicht dagegen, wenn die Sache noch einmal überprüft werden soll ». Ich glaube, die Ueberprüfung könnte doch dazu führen, dass wir andern Sinnes würden. Wenigstens lohnt es sich ganz sicher, noch einmal über die Sache zu sprechen.

Ich empfehle Ihnen noch einmal Rückweisung an die Kommission, damit sie die gesamte Haftpflicht, Automobil- und Velohaftpflicht, im Zusammenhang behandle.

Bundesrat Häberlin: Ich möchte Ihnen belieben, den Antrag abzulehnen. Es hat nach meiner Ueberzeugung gar keinen Sinn, den Radfahrern nun vorschreiben zu wollen, dass sie sich obligatorisch versichern müssen, wenn ihr erstes Begehren, das sie selbst gestellt haben, abgelehnt wird. Aus der Einsicht heraus, dass wir damit keinen Erfolg haben, keine Radfahrer gewinnen würden, sondern dass wir in ihnen nur das Gefühl wecken würden: man verlangt von uns, aber man gibt uns nicht, möchte ich mich, wie jetzt die Sache liegt, — Herr Wirz wird mich verstehen — gegen eine Rückweisung aussprechen. Denn eine Aenderung des vorhin gefassten Beschlusses wird es nicht geben. Der Ständerat hat mit entschiedenem Mehr den Art. 50 festgehalten. Sie haben ihn mit entschiedenem Mehr festgehalten. Wir müssen mit dieser Tatsache nun rechnen. Ich möchte bitten, keine Rückweisung vorzunehmen, da sie durchaus überflüssig ist.

Abstimmung. — *Votation*.

Für Rückweisung	Minderheit
Dagegen	Mehrheit

Angenommen. — *Adopté*.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu).

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1924
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.12.1924
Date	
Data	
Seite	857-868
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 798

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

Siehe Jahrgang 1924, Seite 750 ff. — Voir année 1924, page 750 et suiv.

Art. 56.

Antrag der Kommission.

¹ Wer den Verkehrsvorschriften dieses Gesetzes oder der Vollziehungsverordnungen zuwiderhandelt, wird mit Busse bis zu 200 Fr. bestraft.

² In schweren Fällen oder bei Rückfall kann auf Gefängnis bis zu zehn Tagen oder Busse bis zu 500 Fr. erkannt werden.

³ Auf die Radfahrer findet Art. 61 Anwendung.

Proposition de la commission.

¹ Celui qui contrevient aux règles de circulation de la présente loi ou des arrêtés d'exécution, est puni de l'amende jusqu'à 200 fr.

² Dans les cas graves ou s'il y a récidive, il peut être puni de l'emprisonnement jusqu'à dix jours ou de l'amende jusqu'à 500 fr.

³ Pour les cyclistes, l'art. 61 est applicable.

M. Calame, rapporteur: Avec le titre quatrième, nous abordons les dispositions pénales.

Le sujet n'appelle pas de nombreuses observations. Les dispositions pénales se rapportent aux contraventions, aux prescriptions des titres précédents. Elles distinguent les contraventions aux règles de circulation, les infractions aux règles de conduite en cas d'accident, la circulation sans permis, la sous-traction d'automobiles, la circulation avec plaques incorrectes, enfin les prescriptions concernant les cyclistes. Les peines prévues sont celles de l'amende et parfois de l'emprisonnement; les textes mêmes des articles sont suffisamment explicites pour que de longs commentaires soient superflus.

Sur l'art. 56, la commission n'a rien de plus à ajouter.

Walther, Berichterstatter: Gestatten Sie mir, zu den Strafbestimmungen eine allgemeine Bemerkung zu machen. Bei den Verkehrsvorschriften des Gesetzes handelt es sich um ein eigentliches Polizeigesetz. Die Strafsanktionen, die wir hier bringen, sind dem Charakter des Gesetzes als Polizeigesetz angepasst. Selbstverständlich ist durch dieses Gesetz das allgemeine bürgerliche Strafrecht nicht suspendiert. Da, wo schwerere Delikte in Frage kommen, zum Beispiel schwere Körperverletzung, fahrlässige Tötung etc., werden die einschlägigen Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Strafrechtes zur Anwendung kommen müssen. Das eidg. Gesetz tritt nur dann an die Stelle des kantonalen, wenn ein kantonales Gesetz die nämlichen Tatbestände ordnet wie das eidgenössische.

Die Aufstellung eidg. Vorschriften ist auf alle Fälle als ein Fortschritt zu betrachten. Denn gerade in der Ahndung der Automobilvergehen besteht heute die allergrösste Verschiedenheit. Und gerade hier ist eine gewisse Einheitlichkeit durchaus am Platze, nachdem nun das Automobil tatsächlich ein interkantonales Vehikel geworden ist. Ein Automobilist sollte nicht mehr Gefahr laufen, am gleichen Tage, bei der nämlichen Fahrt, einer ganzen Anzahl von kantonalen Strafbestimmungen unterstellt zu sein.

Ich füge bei, dass in das kantonale Strafverfahren in keiner Weise eingegriffen werden soll. Verfolgung und Verfahren werden sich auch fernerhin genau nach dem kantonalen Rechte richten. Einzig den eidg. Beamten bleibt die Beschwerde an das Bundesgericht vorbehalten, wenn sie behaupten, dass sie in Ausübung von Amtspflichten gehandelt hätten.

Die Kommission ist der Ansicht, dass die Regelung, wie sie hier im Gesetze vorgesehen ist, eine gute sei und dass sie zu einer einheitlichen, zweckdienlichen Handhabung des Gesetzes ganz wesentlich beitragen werde.

Zu den einzelnen Vorschriften ist nicht viel zu bemerken. Bei Art. 56 wird in Abs. 1 eine kleine redaktionelle Aenderung vorgesehen. Es soll heissen: «Der Vollziehungsverordnung» statt «der Vollziehungsbestimmung», und in Abs. 3 muss Art. 61 statt Art. 59 zitiert werden.

Angenommen. — Adopté.

Art. 57.

Antrag der Kommission.

¹ Der Führer des Automobils, der bei einem Unfall nicht sofort anhält, dem Verunfallten nicht Beistand leistet oder nicht für Hilfe besorgt ist oder die Meldepflicht unterlässt, wird mit Busse bis zu 1000 Fr. bestraft.

² In schweren Fällen oder bei Rückfall kann auf Gefängnis bis zu zwei Monaten oder Busse bis zu 2000 Fr. erkannt werden.

³ Lässt der Führer eine bei einem Unfall verletzte Person in hilfloser Lage zurück, so kann auf Gefängnis bis zu sechs Monaten oder Busse bis 5000 Fr. erkannt werden.

Proposition de la commission.

¹ Le conducteur d'un automobile qui, lors d'un accident, n'arrête pas immédiatement le mouvement, ne prête pas assistance aux victimes de l'accident, n'appelle pas des secours ou néglige d'annoncer l'accident, est puni de l'amende jusqu'à 1000 fr.

² Dans les cas graves ou s'il y a récidive, il peut être puni de l'emprisonnement jusqu'à deux mois ou de l'amende jusqu'à 2000 fr.

³ S'il abandonne sans secours une personne blessée dans l'accident, il peut être puni de l'emprisonnement jusqu'à six mois ou de l'amende jusqu'à 5000 fr.

Walther, Berichterstatter: In Abs. 1 ist eine redaktionelle Aenderung vorgesehen, die nicht von Bedeutung ist.

Angenommen. — Adopté.

Art. 58.**Antrag der Kommission.**

¹ Wer ein Automobil führt, für das kein Verkehrsausweis besteht, wer ein Automobil führt, ohne den Führerausweis zu besitzen, wer einen ihm entzogenen Ausweis oder das ungültige Kontrollschild auf Anforderung nicht an die Behörde abgibt, wer einen Ausweis bei der Fahrt nicht mitführt oder wer das Fahrzeug oder einen Ausweis der Kontrolle entzieht, wird mit Busse bis zu 500 Fr. bestraft.

² In schweren Fällen oder bei Rückfall kann auf Gefängnis bis zu einem Monat oder Busse bis zu 1000 Fr. erkannt werden.

³ Die gleichen Strafen treffen den Besitzer, der den Gebrauch eines Fahrzeuges duldet, für das kein Verkehrsausweis besteht, und den Halter, der das Fahrzeug durch eine Person führen lässt, die keinen Führerausweis besitzt.

Proposition de la commission.

¹ Celui qui conduit un automobile pour lequel un permis de circuler, n'a pas été délivré, celui qui conduit un automobile sans être en possession du permis de conduire, celui qui, en dépit de l'invitation à lui adressée par l'autorité, ne restitue pas un permis qui lui a été retiré ou une plaque de contrôle qui a cessé d'être valable, celui qui, étant en course, n'est pas en mesure de produire ses permis, celui qui soustrait au contrôle le véhicule ou les permis est puni de l'amende jusqu'à 500 fr.

² Dans les cas graves ou s'il y a récidive, la peine peut être l'emprisonnement jusqu'à un mois ou l'amende jusqu'à 1000 fr.

³ Sont punis des mêmes peines le possesseur d'un automobile qui en tolère l'emploi sans que le véhicule soit au bénéfice d'un permis de circuler, et le détenteur qui fait conduire son automobile par une personne ne possédant pas le permis de conduire.

M. Calame, rapporteur: A l'art. 58 nous avons à signaler de simples modifications de rédaction. La note marginale est condensée dans ces mots « Circulation sans permis ». Pas n'est besoin de répéter ici qu'il y a deux sortes de permis; la loi le précise aux art. 4 et suivants.

Les autres changements constituent une simple mise au point du texte; on s'est appliqué à une rédaction aussi correcte que possible.

Walther, Berichterstatter: Hier handelt es sich nur um eine kleine redaktionelle Aenderung. Bezüglich der Art. 56, 57, 58 ist noch zu sagen, dass auch Art. 10 mit diesen Bestimmungen in Zusammenhang zu bringen ist. Dort wird genauer gesagt, in welchen Fällen und von welchen Behörden im Falle strafbaren Verhaltens der Entzug der Fahrbewilligung mit der Strafe verbunden werden kann.

Weisflog: Zu Art. 58 stelle ich den Antrag, das Sätzchen « . . . wer einen Ausweis bei der Fahrt nicht mitführt » zu streichen.

Ich sehe nicht ein, wie dieser Tatbestand auf die gleiche Stufe gestellt werden kann mit den vorher genannten Tatbeständen, wie z. B. wenn jemand ein Automobil führt, für das kein Verkehrsausweis besteht oder ohne einen Führerausweis zu besitzen.

Namentlich sieht man diese Gruppierung nicht ein, wenn man den Abs. 2 betrachtet, wonach im Rückfall Gefängnis bis zu einem Monat oder Busse bis zu 1000 Fr. ausgesprochen werden kann. Hier handelt es sich offenbar um reine Vergesslichkeitsvergehen, die niemals mit derartigen Strafen belegt werden können. Man stelle sich doch vor: Es wechselt jemand sein Kleid und lässt den Fahrausweis im abgelegten Kleid. Während er auf der Fahrt sich befindet, wird er kontrolliert und kann den Führerausweis nicht vorlegen. Nun soll er, wenn ihm das ein paarmal passiert ist, mit Gefängnis bestraft werden können. Das wäre ja direkter Unsinn. Ich glaube auch nicht, dass das die Meinung der Kommission ist, und beantrage, das Sätzchen einfach zu streichen. Es soll für derartige Vergesslichkeiten eventuell das gewöhnliche kantonale Polizeistrafrecht zur Anwendung kommen.

Präsident: Ich mache Herrn Weisflog darauf aufmerksam, dass nach den Vorschriften des Reglementes die Anträge schriftlich einzureichen sind; unter den zahlreichen Anträgen des Herrn Weisflog finde ich diesen nun gerade nicht.

Walther: Was Herr Dr. Weisflog anregt, ist nicht ohne weiteres zu verwerfen. Er will, dass für die leichten Fälle nicht die scharfe Strafe eintreten soll. Mir aber scheint, man könnte der Sache so Rechnung tragen, dass man zwei Abschnitte macht: einen Abschnitt für schwere Fälle und einen für die leichten. Herr Kollega Weisflog soll seinen Antrag schriftlich einreichen; wir werden ihn dann bis zur nächsten Woche in der Kommission besprechen. Im Prinzip sind wir einverstanden.

Präsident: Der Antrag ist also damit erledigt, dass die Kommission sich bereit erklärt, den Antrag zu prüfen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 59.**Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Beschluss des Ständeratse.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

Walther, Berichterstatter: Dieser Artikel richtet sich gegen die sogenannten Strolchenfahrten. Die Bestimmung dürfte geeignet sein, diesen Strolchenfahrten wirksam entgegenzutreten.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 60.**Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 61.**Antrag der Kommission.**

¹ Wer auf der Strasse mit dem Fahrrad ohne Kontrollschild fährt oder mit einem Fahrrad, das mit einem falschen, verfälschten oder unkenntlichen Kontrollschild versehen ist,

der Radfahrer, der die Verkehrsvorschriften dieses Gesetzes oder die Vollziehungsbestimmungen verletzt, wird mit Busse bis zu 20 Fr., in schweren Fällen oder bei Rückfall bis zu 100 Fr. bestraft.

² Der Radfahrer, der die Vorschriften dieses Gesetzes über das Verhalten bei Unfall verletzt, wird mit Busse bis zu 300 Fr., in schweren Fällen oder bei Rückfall mit Gefängnis bis zu einem Monat oder mit Busse bis zu 500 Fr. bestraft.

³ Lässt der Radfahrer eine bei einem Unfall verletzte Person in hilfloser Lage zurück, so kann auf Gefängnis bis zu zwei Monaten oder Busse bis zu 1000 Fr., in schweren Fällen oder bei Rückfall auf Gefängnis bis zu vier Monaten oder Busse bis 2000 Fr. erkannt werden.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

(La modification ne concerne que le texte allemand.)

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 62.**Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

(Die Abänderung betrifft nur den französischen Text.)

Proposition de la commission.

¹ Si une contravention prévue dans le présent titre renferme les éléments constitutifs d'une infraction frappée d'une peine plus sévère par la législation pénale fédérale ou cantonale, il est fait application de cette peine.

² La première partie du Code pénal fédéral du 4 février 1853 est applicable.

³ Les contraventions commises par négligence sont punissables.

⁴ Dans les cas où la loi prévoit alternativement comme peines l'emprisonnement et l'amende, le juge peut cumuler les deux peines.

M. Calame, rapporteur: L'art. 62, consacré aux dispositions communes, prévoit notamment que si une contravention renferme les éléments constitutifs d'une infraction frappée d'une peine plus sévère par la législation fédérale ou cantonale, il est fait application de cette peine. Le comité d'action des intéressés pour la législation routière en Suisse s'insurge contre cette disposition; c'est pourtant là une prescription naturelle et logique, conforme à une pratique courante.

De même le troisième alinéa: « Les contraventions commises par négligence sont punissables », a soulevé l'opposition du comité pour la législation routière; pourtant, il s'agit aussi là d'une disposition qui a sa pleine justification. La commission ne pense pas qu'il y ait lieu de supprimer quoi que ce soit des

prescriptions de l'art. 62, dont elle recommande l'adoption sans changement.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 62bis.**Antrag der Kommission.**

Die zuständigen kantonalen Untersuchungsbehörden sind verpflichtet, die Behörde, welche den Entzug der Führerbewilligung im Einzelfall verfügen kann, von jeder strafbaren Handlung in Kenntnis zu setzen, welche zu einem solchen Entzug Anlass geben könnte.

Proposition de la commission.

Les autorités cantonales compétentes en matière d'instruction sont tenues d'aviser l'autorité compétente pour retirer les permis de tout acte punissable pouvant entraîner le retrait d'un permis.

M. Calame, rapporteur: La commission propose ici un texte nouveau qui reprend une disposition du projet primitif du Conseil fédéral (art. 51).

Comme on le sait, la compétence de retirer les permis appartient à l'autorité administrative. Il est naturel que celle-ci soit avisée lorsque l'autorité judiciaire a reconnu qu'un acte punissable peut entraîner le retrait d'un permis.

Walther, Berichterstatter: In Art. 62bis schlagen wir Ihnen die Aufnahme einer ergänzenden Vorschrift gegenüber dem Antrage des Ständerates vor. Man betrachtet es allgemein als absolut geboten, dass unter Umständen der Entzug des Führerausweises erfolgen kann und soll. Nun gibt Art. 10 des Gesetzes diese Befugnis speziell in die Hand der Administrativbehörden. Es werden aber die letztern nicht ohne weiteres in der Lage sein, darüber zu urteilen, ob und wann sich ein solcher Entzug rechtfertigt. Sehr häufig oder vielleicht sogar regelmässig werden die Voraussetzungen bei einem Straffall durch die Untersuchungsbehörden festgestellt. Es erscheint deshalb als eine sehr notwendige Konsequenz der vorgeschlagenen Ordnung, dass die zuständigen kantonalen Untersuchungsbehörden verpflichtet werden, denjenigen Behörden, welche den Entzug der Führerbewilligung im einzelnen Falle zu verfügen haben, von jeder strafbaren Handlung Kenntnis zu geben, welche zu einem solchen Entzug Anlass geben könnte. Diesem Zwecke dient dieser Art. 62bis.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 63.**Antrag der Kommission.**

¹ Die Strafverfolgung liegt den Kantonen ob.

² Art. 14 und 41 des Bundesgesetzes über die Verantwortlichkeit der eidgenössischen Behörden und Beamten vom 9. Dezember 1850 kommen dabei nicht zur Anwendung. Wird gegen das einen eidgenössischen Beamten betreffende kantonale Urteil beim Bundesgericht Kassationsbeschwerde erhoben, so kann der Kassationshof in freier Würdigung des Sachverhaltes prüfen, ob der Beamte bei der ihm zur Last gelegten Gesetzesübertretung in Ausübung amtlicher Pflicht gehandelt hat.

³ Strafurteile, die auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes gegen eidgenössische Beamte gefällt werden, sind der Bundesanwaltschaft mitzuteilen.

Proposition de la commission.

¹ La poursuite des contraventions à la présente loi rentre dans la compétence des cantons.

² Les articles 14 et 41 de la loi fédérale du 9 décembre 1850 sur la responsabilité des autorités et des fonctionnaires de la Confédération, ne sont pas applicables en la matière. Lorsqu'un fonctionnaire fédéral recourt en cassation au Tribunal fédéral contre un jugement cantonal en alléguant qu'il a commis la contravention qui lui est imputée dans l'accomplissement des devoirs de sa charge, la cour apprécie librement les faits.

³ Les jugements pénaux prononcés contre les fonctionnaires ou employés fédéraux en application de la présente loi, doivent être communiqués au ministère public de la Confédération.

M. Calame, rapporteur: Cet article traite de la poursuite des contraventions. Celle-ci demeure de la compétence des cantons. Il réserve que les articles 14 et 41 de la loi fédérale sur la responsabilité des autorités et des fonctionnaires de la Confédération ne sont pas applicables en la matière.

La deuxième partie du deuxième alinéa a été modifiée, à la demande du chef du département fédéral de Justice et police en ce sens que lorsque un fonctionnaire fédéral recourt en cassation au Tribunal fédéral contre un jugement cantonal en se fondant sur le fait qu'il a commis la contravention dans l'accomplissement des devoirs de sa charge, la cour apprécie librement les faits. Nous vous recommandons le texte nouveau.

Walther, Berichterstatter: Art. 63 regelt die Kompetenzen betreffend Strafverfolgung. Letztere liegt, wie wir schon früher bemerkten, den Kantonen ob. Auf den nachträglichen Antrag des Chefs des Justiz- und Polizeidepartementes, Herrn Bundesrat Häberlin, der speziell mit dem Bundesgerichte Fühlung genommen hatte, möchten wir Ihnen vorschlagen, hier noch eine Spezialbestimmung aufzunehmen für den Fall, dass ein eidgenössischer Beamter bei einer von ihm begangenen Gesetzesübertretung in Ausübung amtlicher Pflichten gehandelt hat. In einem solchen Falle kann gegen ein kantonales Urteil beim Bundesgerichte ein Kassationsbegehren eingereicht werden. Es hat alsdann der Kassationshof des eidgenössischen Bundesgerichtes in freier Würdigung der Rechtslage zu prüfen, ob der genannte Bundesbeamte tatsächlich bei der ihm zur Last gelegten Gesetzesübertretung in Ausübung amtlicher Pflichten gehandelt hat.

Angenommen. — Adopté.

Art. 64.

Antrag der Kommission.

¹ Der Bundesrat trifft die zur Ausführung dieses Gesetzes nötigen Massnahmen.

² Er ist ermächtigt, sowohl bei neuen technischen Erscheinungen auf dem Gebiete des Automobilwesens als auch zur Durchführung internationaler

Verständigungen diejenigen Massnahmen zu treffen, die sich bis zu entsprechender gesetzlicher Regelung als notwendig erweisen.

³ Der Bundesrat wird durch Vollziehungsverordnung namentlich über folgende Punkte Vorschriften erlassen:

einheitliche Formulare für den Verkehrs- und den Führerausweis;

einheitliche Formel zur Bemessung der Stärke des Motors;

einheitliche Kontrollschilder für die Automobile;

Ausmasse der Motorlastwagen;

besondere Anforderungen für Motorlastwagen zum gelegentlichen oder regelmässigen Personentransport sowie für die Führer von solchen Fahrzeugen;

Traktoren und Anhängewagen; insbesondere kann er landwirtschaftliche Traktoren und andere durch mechanische Kraft bewegte Fahrzeuge von den Bestimmungen dieses Gesetzes ganz oder teilweise ausnehmen, sofern deren Höchstgeschwindigkeit und Verwendung auf der öffentlichen Strasse eine beschränkte ist;

Kontrollführung über Art, Zahl und Standort der Automobile, Führerausweise und Entzugsverfügungen;

besondere Bestimmungen für den Verkehr auf Bergstrassen;

Art und Handhabung der Beleuchtung;

Geschwindigkeit der Motorlastwagen je nach Belastung und Bereifung;

Arten der Bereifung zwecks möglicher Verhütung der Schädigung der Strasse und der Erschütterung der Gebäude, unter Berücksichtigung der Fortschritte der Technik;

Anbringung von registrierenden Geschwindigkeitsmessern, sobald der Stand der Technik dies ermöglicht.

Proposition de la commission.

¹ Le Conseil fédéral arrête les mesures d'exécution de la présente loi.

² Il est autorisé à prendre, jusqu'au règlement par la loi, les mesures reconnues nécessaires à la suite d'inventions ou applications nouvelles concernant la technique de l'automobilisme ou en exécution d'accords internationaux.

³ Le Conseil fédéral règle notamment par voie d'ordonnance les points suivants:

teneur uniforme des formulaires pour permis de circuler et permis de conduire;

formule uniforme pour le calcul de la force des moteurs; modèle uniforme de plaque de contrôle pour automobiles;

gabarit des automobiles de poids lourd;

exigences spéciales concernant les automobiles de poids lourd employés occasionnellement ou régulièrement au transport de personnes et les conducteurs de ces véhicules;

tracteurs et remorques; il peut notamment excepter de tout ou partie des dispositions de la présente loi les tracteurs agricoles et d'autres véhicules mus par une force mécanique dont la vitesse maximum est faible et dont l'emploi sur la voie publique est restreint;

contrôle concernant le genre, le nombre et le lieu de stationnement des automobiles, ainsi que les permis

de conduire et les décisions portant retrait de ces permis;
prescriptions spéciales concernant la circulation sur les routes de montagne;
éclairage et feux;
dispositions concernant la vitesse des automobiles de poids lourd suivant la charge et les bandages;
dispositions concernant les bandages admis au fur et à mesure des progrès techniques, en vue d'éviter autant que possible d'endommager les routes et d'ébranler les constructions;
dispositions ordonnant, quand les progrès techniques le permettront, de munir les automobiles d'un enregistreur de vitesse.

Antrag Braun.

Abs. 3.

... Anhängewagen; über die Zahl derselben, über die Betriebssicherung in bezug auf Kuppelung, Bremsbedienung und über entsprechende Schutzvorrichtungen für das Begleitpersonal.

Amendement Braun.

3^e al.

... et remorques; nombre des remorques, mesures de sécurité (attelage, freins) et protection du personnel; il peut notamment ...

M. Calame, rapporteur: La loi sur la circulation des automobiles et des cycles s'est essayée consciencieusement à ne traiter que les principes; elle a, dans la mesure où les circonstances le permettent, volontairement négligé d'entrer dans les détails et s'est ainsi dégagée du système du concordat de 1914, inspiré lui-même de la structure du concordat de 1904. Au sens de beaucoup, elle renferme cependant encore trop de prescriptions qui auraient gagné à ne pas prendre place dans la loi même. On sait les raisons d'opportunité qui ont dicté son attitude au Conseil fédéral et qui doivent aussi inspirer les Conseils de l'Assemblée fédérale.

C'est à l'ordonnance d'exécution qu'il appartient de traiter toute une série de points d'ordre secondaire, dont les principaux ont donné lieu à l'énumération contenue à l'art. 64 en discussion.

L'art. 64 inscrit en tête de son texte la formule traditionnelle: «Le Conseil fédéral prend les mesures d'exécution de la présente loi, il arrête les mesures d'exécution.» Et les pouvoirs du Conseil fédéral sont immédiatement étendus, pour tenir compte précisément des besoins qui ne manqueront pas de s'affirmer, quelquefois subitement, au cours des ans. Dans son deuxième alinéa, l'art. 64 autorise le Conseil fédéral à prendre, jusqu'au règlement par la loi, les mesures reconnues nécessaires à la suite d'inventions ou applications nouvelles concernant la technique de l'automobilisme ou en exécution d'accords internationaux.

Au cours de la discussion générale, nous avons eu l'occasion déjà de justifier cette disposition et d'en expliquer la portée. Si donc quelque progrès de la technique dicte une modification urgente de la loi, si des accords internationaux imposent leurs exigences, le Conseil fédéral ne se sentira pas ensermé par des textes législatifs rigides; il soumettra sans doute aux Chambres, comme le veut notre régime

parlementaire, les revisions utiles; mais il aura pleine liberté de prendre, à titre transitoire, toutes mesures reconnues nécessaires. On serait ainsi peu fondé à redouter les lenteurs de la procédure.

D'autre part, on a réservé à l'ordonnance d'exécution un champ suffisamment vaste, la liste des points dont elle traite en fait foi; je renonce à les reprendre par le détail.

Un certain nombre de modifications ont été apportées par la commission au texte du Conseil des Etats. C'est ainsi que nous avons remplacé, au paragraphe concernant les automobiles de poids lourd, les termes «accidentellement» ou «professionnellement» par les mots «occasionnellement» ou «régulièrement» qui paraissent mieux rendre l'expression que se propose la loi. Quant aux tracteurs et remorques, nous admettons que toute la matière sera traitée dans l'ordonnance: la précision est donnée que le Conseil fédéral peut notamment excepter de tout ou partie des dispositions de la loi les tracteurs agricoles et d'autres véhicules mus par la force mécanique dont la vitesse est faible et dont l'emploi sur la voie publique est restreint. Nous avons ainsi voulu donner satisfaction à une requête de l'Union suisse des paysans adressée à la commission. En ce qui concerne la vitesse des automobiles de poids lourd, nous admettons que toutes dispositions seront élaborées et édictées en tenant compte de la charge et des bandages. Enfin, nous vous proposons de reprendre le texte du projet pour la disposition concernant les bandages; c'est la conséquence de la décision que vous avez prise au sujet des bandages en adoptant l'art. 19bis au mois de décembre.

Walthert, Berichterstatter: Art. 64 ist ein Artikel von ziemlicher Tragweite. Er enthält in einer etwas ungewöhnlichen Form eine ganze Anzahl von Vorschriften über die Einführung und Anwendung des vorliegenden Gesetzes. Eine solche Bestimmung dürfte aber durchaus notwendig sein, weil wir eigentlich hier legislatorisches Neuland bearbeiten. Die ganze Materie hängt sehr wesentlich von den Fortschritten ab, welche auf diesem Gebiete noch in Zukunft erzielt werden dürften. Es muss daher für die Einführung und Anwendung eine gewisse Elastizität geschaffen werden. Dabei ist jedoch zu beachten, dass es sich hier nur um die Aufzählung einzelner Beispiele handelt und dass diese Aufzählung eine durchaus unvollständige ist.

Abs. 1 bedarf wohl keiner besondern Begründung. Er ist klar und selbstverständlich. Abs. 2 gibt dem Bundesrate die ausdrückliche Kompetenz, bei neuen technischen Erscheinungen sowie namentlich bei der Durchführung internationaler Abkommen diejenigen Massnahmen zu treffen, die sich bis zur entsprechenden gesetzlichen Regelung in der Schweiz als notwendig erweisen sollten.

Nach beiden Richtungen können sich Neuerungen als dringend notwendig erzeigen, ohne dass man abwarten kann und darf, bis die Gesetzesmaschine, die ja bekanntlich bei uns — glücklicher- oder unglücklicherweise — nicht sehr rasch arbeitet, die Sache in Ordnung gebracht hat. Ich mache darauf aufmerksam, dass wir gegenüber dem ständerätlichen Text eine gewisse Vereinfachung vorschlagen.

Ueber die Aufzählung in Abs. 2 ist zu bemerken, dass der Bundesrat die Formel für die Be-

messung der Motorstärke feststellen solle. Diese Feststellung hat deshalb eine grosse Bedeutung, weil von der Bemessung der Motorstärke die Höhe der zu bezahlenden Gebühren abhängig ist. Bekanntlich hat in verschiedenen Kantonen ein grosser «Formelstreit» eingesetzt zwischen den Automobilisten und den mit dem Gebührenbezug und der Handhabung der Konkordatsbestimmungen beauftragten Behörden. Bei Bemessung der Motorstärke rechnet man nicht in allen Kantonen nach der gleichen Formel. Es ist gut, wenn der Bundesrat diese Differenzen durch einheitliche Regelung beseitigen kann. Der Bundesrat soll auch einheitliche Vorschriften aufstellen für jeden Motorlastwagen, der als Personentransportwagen in Verwendung kommt, sowie auch für die Führer solcher als Personentransportwagen benützten Motorlastwagen.

Während nun aber der Ständerat in seiner Vorlage von Wagen spricht, die gelegentlich oder gewerbmässig für solche Transporte verwendet werden, will unsere Kommission hier sagen «gelegentlich oder regelmässig». Die regelmässige Verwendung soll unbedingt einbezogen werden, denn die gewerbmässige Verwendung ist wohl nicht ausschlaggebend.

Auch die Kompetenzausscheidung betr. Erlass von Vorschriften für Traktoren und Anhängewagen haben wir etwas allgemeiner gefasst als der Ständerat es getan hat. Der Bundesrat soll ermächtigt sein, nach ganz freiem Ermessen den ganzen Fragenkomplex regeln zu können. Gegenüber den namentlich in landwirtschaftlichen Kreisen bestehenden Bedenken soll speziell hier betont werden, dass der Bundesrat landwirtschaftliche Traktoren und andere durch mechanische Kraft betriebene Fahrzeuge von den Bestimmungen dieses Gesetzes ganz oder teilweise ausnehmen kann, sofern die Fahrgeschwindigkeit und die Verwendung auf öffentlichen Strassen eine begrenzte ist. Damit dürfte dann den Bedenken der landwirtschaftlichen Kreise seitens des Bundesrates zweckentsprechenderweise entgegengekommen werden.

Gegenüber dem Ständerat schlagen wir Ihnen eine Abänderung vor, welche der Art der Bereifung in dem Sinne Rechnung tragen soll, dass der Bundesrat für Pneubereifung gewisse Vergünstigungen einräumen kann. Im zweitletzten Absatz betr. die Art der Bereifung kehren wir zurück zu dem Texte der Vorlage des Bundesrates und der ständerätlichen Kommission. Der letzte Absatz des Artikels überlässt es dem Bundesrate, den registrierenden Geschwindigkeitsmesser obligatorisch zu erklären, sobald der Stand der Technik dies ermöglicht. Unsere Kommission ist mit dem Ständerate und dem Bundesrate der Ansicht, dass man dieses Obligatorium des selbstregistrierenden Apparates unbedingt einführen soll, weil allein dadurch durch diesen registrierenden Kontrollapparat die Automobilisten zur Beobachtung dergesetzlich vorgesehenen Maximalgeschwindigkeiten verhalten werden können. Aber dabei muss man gerecht sein. Man darf erst dann ein solches Obligatorium einführen, wenn einmal durch die Technik ein in jedem Momente der Gefahr absolut einwandfrei funktionierender Apparat erfunden ist, und wenn die Kosten eines solchen Apparates nicht mehr, wie dies heute der Fall ist, für die grosse Masse der Automobilbesitzer eine fast unerträgliche Belastung darstellen.

Bundesrat Häberlin: Ich muss mich entschuldigen, wenn ich noch einen Zusatzantrag stelle, der vor der Kommission nicht gestellt worden ist. Ich möchte Ihnen belieben, in das Verzeichnis der Objekte, die der bundesrätlichen Verordnung vorbehalten werden, hinter: «Zulassung von Traktoren» und vor «Kontrollführung» zwischenhinein einen Zusatz einzufügen, dass wir auch ordnen können die Hinweistafeln für den Automobilverkehr, die Tafeln, die aufgestellt werden in Dörfern und Städten, an Strassenbiegungen usw. Sie werden vielleicht sagen, es brauche das nicht noch extra gesagt zu werden, es gehöre dies ohne weiteres in die Vollziehungsverordnung. Ich war ursprünglich auch eher jener Ansicht und habe darum in der Kommission keinen Antrag gestellt.

Nun ist aber bei den internationalen Konferenzen, die bereits stattgefunden haben, sei es als definitiv oder vorbereitend, immer darauf hingearbeitet worden, dass eine internationale Einigung bestehe über diese Hinweistafeln, und zwar aus sehr verständlichen Gründen, weil nämlich der Automobilverkehr kein nationaler, sondern ein internationaler ist. Es muss eine Behörde da sein, welche gemäss dem internationalen Uebereinkommen auch im Inlande dafür sorgen kann, dass die Vorschriften gehalten werden.

Nun hat aber nicht der Bund die Strassenhoheit, sondern die Kantone haben sie, und es wäre selbstverständlich nicht ausgeschlossen, dass Reibungen entstehen könnten, wenn der Bundesrat mit Vorschriften über die Aufstellung dieser Signale kommt. Um dieser möglichen Reibung vorzubeugen, dürfte es richtig sein, wenn expressis verbis in diesem Artikel die Kompetenz des Bundesrates aufgestellt wird, dass er hier begleitende Bestimmungen geben kann. Das wird selbstverständlich in der Weise geschehen, dass man es in erster Linie den Lokalbehörden überlässt, zu bestimmen, wo eine solche Tafel hingehört, und dass nur in Streitfällen der Bundesrat mit seinen Wegleitungen eingreift. Aber das wird notwendig sein. Man wird z. B. sagen müssen, welche Vereinigungen berechtigt seien, derartige Tafeln aufzustellen und die Art der Zeichen festzusetzen, und wer in Streitfällen mit den Behörden verkehrt, wo die Aufstellung erfolgen, wo sie nicht erfolgen soll. Ich glaube, wenn Sie sich dies überlegen, so werden Sie folgenden Zusatz als gerechtfertigt anerkennen: «Hinweistafeln für den Automobilverkehr», im französischen würde es vielleicht heissen: «signaux pour la circulation des automobiles» oder «panneaux» oder «plaques indicatrices». Wir wollen es der Redaktionskommission überlassen, das beste Wort herauszufinden.

Präsident: Die Herren Referenten der Kommission erklären sich mit dem Antrage des Herrn Bundesrat Häberlin einverstanden.

Braun: Ich habe in der Dezembersession den Zusatzantrag zu Art. 64 gestellt, der bezwecken soll, den Verkehr mit den Anhängewagen beim Automobilbetrieb etwas präziser zu regeln. Der Hauptzweck meines Antrages geht dahin, die Zahl der zulässigen Anhängewagen zu regeln und eine zweckentsprechende Betriebssicherung sowohl für den Automobilbesitzer selbst als auch für das auf der Strasse verkehrende Publikum und die übrigen Fuhrwerke schon im Gesetze

durch das Mittel der Vollziehungsverordnung zu sichern.

Zur Begründung meines Antrages habe ich folgendes zu sagen:

Die Anhängewagen beim Automobilbetrieb, namentlich beim Lastwagenbetrieb, spielen heute eine grosse Rolle. Die Lastwagenbesitzer sind genötigt, wollen sie einerseits die Motorkraft und andererseits das Personal rationell ausnützen, ihren Motorlastwagen noch sog. Anhängewagen beizugeben. Beim gewöhnlichen Fuhrwerkverkehr sind Anhängewagen zulässig und es besteht heute eigentlich ein ungeschriebenes Recht, auch den Motorlastwagen solche mitzugeben. Mit der Führung von Anhängewagen beim Motorlastwagenbetrieb gestaltet sich aber der Verkehr auf der Strasse weit unsicherer als ohne solche. In bezug auf Betriebssicherheit vermag dieser Verkehr den Vergleich mit dem gewöhnlichen Fuhrwerkverkehr schon gar nicht auszuhalten.

Es liegt mir durchaus fern, gegen den Motorlastwagenbetrieb und dessen Begleiterscheinungen in bezug auf die sog. Anhängewagen Stellung zu nehmen. Dieser Betrieb ist heute volkswirtschaftlich so wichtig geworden, dass wir ihn kaum mehr entbehren können, allein es ist unsere Pflicht dafür zu sorgen, dass sich dieser Verkehr möglichst reibungs- und gefahrlos auf der Strasse abwickelt. Dass nicht jede Einzelheit im Gesetze Aufnahme finden kann, ist klar, immerhin erachte ich es als notwendig, die Vorschriften, die nicht ins Gesetz aufgenommen werden können, durch dasselbe in der Vollziehungsverordnung zu fordern. Das ist der Zweck des gestellten Zusatzantrages.

Mein Antrag fordert Vorschriften in der Vollziehungsverordnung über die Zahl der zulässigen Anhängewagen, über Betriebssicherung in bezug auf die Kuppelung der Fahrzeuge, über Bremsbedienung und über entsprechende Schutzvorrichtungen des Personals.

Was die Zahl der zuzulassenden Anhängewagen betrifft, wünsche ich dieselbe auf einen zu beschränken. Die Kuppelung soll eine doppelte sein. Es ist schon vorgekommen, und ist mir ein Fall bekannt, wo eine einfache Kuppelung gebrochen, der Anhängewagen abgehängt und auf der steilen Strasse zurückgelaufen und nicht bloss Menschen und Sachen gefährdete, sondern ein Schaufenster demolierte. Die Bremse dieses Anhängewagens war nicht besetzt; der Mann, der diese Bremse hätte bedienen sollen, befand sich auf dem Führersitz des Motorlastwagens. Es ist deshalb meiner Ansicht nach nicht zuviel verlangt, wenn Anhängewagen ohne Bremsen oder Anhängewagen mit unbedienten Bremsen nicht verkehren dürfen.

Freilich gibt es heute schon eine grosse Anzahl Firmen, die solche Anhängewagen in Betrieb stellen, die spontan die Bremsen derselben bedienen lassen, allein es gibt oftmals Gelegenheit zu beobachten, dass das betreffende Personal trotzdem diese Anhänger ohne Bedienung nachlaufen lässt. Ich will aber nicht unterlassen zu bemerken, dass die Voraussetzungen in bezug auf Beschaffenheit dieser Bremsposten oftmals durchaus fehlen; es sind keine Schutzvorrichtungen für das Personal angebracht, und zwar gegen die Gefahr des Herunterfallens. Ich glaube daher, es sei angezeigt, dass die Vollziehungsverordnung diese Voraussetzung vorschreibt. Sehr gefährlich sind diese ungeschützten Bremsersitze; es kann

ein Mann bei grosser Kälte oder schwüler Witterung auf seiner manchmal recht langen Fahrt etwas einnicken und das Unglück ist da.

Es ist mir ein Fall bekannt, wo seinerzeit ein solcher Mann bei Nacht auf der Fahrt von Baden nach Zürich von seinem Sitz heruntergefallen, ohne dass der Führer des Lastwagens es wahrgenommen und er am Morgen tot auf der Strasse aufgefunden wurde. Es waren eben keine genügenden Schutzmittel vorhanden.

Ich gehe aber noch etwas weiter und möchte die Frage stellen: Angenommen die Bremse und die nötige Mannschaft sei vorhanden, die Witterung, grosse Kälte, Regen oder Schnee etc. machen es einem Manne unmöglich, ohne irgend welchen Schutz sich auf diesem Posten aufzuhalten. Und dieser Aufenthalt ist wie gesagt, nicht nur kurze Zeit notwendig, sondern oftmals Stunden. Ist es dann verwunderlich, wenn der betreffende Mann sich auf den geschützten Führersitz des Motorwagens begibt und den Anhängewagen ohne Bedienung nachlaufen lässt? Ich glaube, es dürfte auch diesbezüglich etwas geschehen und geschützte Posten gefordert werden.

Zum allerwenigsten dürften diese Leute von den betreffenden Firmen mit Mänteln versehen werden müssen. Was sind das für Leute, die diesen Dienst versehen? In der Regel Hilfsarbeiter oder Arbeitslose, die sich den nötigen Unterhalt für solch' strapaziöse Fahrten nicht verschaffen können. Die Aermsten der Armen. Wenn ich auch zugeben muss, dass der Bundesrat nicht so weit gehen wird oder so weit gehen kann, erachtete ich es doch als meine Pflicht, hier darauf hinzuweisen. Bei den Bahnen existierten vor 20 und 30 Jahren die gleichen Verhältnisse in bezug auf Schutz des Personals, und es hat lange gebraucht, bis die Verwaltungen (ich meine die Privatverwaltungen) es eingesehen haben, diesbezüglich etwas zu tun. Ich kenne diese früheren Verhältnisse aus eigener Erfahrung und weiss wie es ist, 5—6 Stunden auf solch' einer offenen Bremse auszuhalten.

Und was ist die Folge davon? Krankheiten und vorzeitige Invalidität! Angesichts des Umstandes, dass wir daran gehen, eine Sozialversicherung zu schaffen für das Alter und event. auch für Invalidität, hat auch der Bund ein grosses Interesse daran, das Volk möglichst lange arbeitsfähig zu halten.

Ich möchte Sie deshalb bitten, meinem Antrag zuzustimmen.

Stohler: Nur zwei Minuten. Ich möchte Ihnen beantragen, bei Al. 3, drittletzter Absatz, zu sagen: «Art und Handhabung der Beleuchtung und der Warnsignale». Sie wissen so gut wie ich, dass es auch unter den Automobilisten, resp. unter den Führern Unvernünftige gibt, die manchmal während der Nacht die sogenannten Sirensignale durch Ortschaften in Funktion setzen. Es gibt auch Führer, die das sogenannte Feuersignal während der Nacht anwenden. Darüber sollten unbedingt Vorschriften erlassen werden, dass das verboten würde. Ich beantrage Ihnen, dieses Al. 3 in folgender Weise zu ergänzen: «Der Bundesrat wird durch die Vollziehungsverordnung namentlich über folgende Punkte Vorschriften erlassen: Art und Handhabung der Beleuchtung und der Warnsignale.»

Walther, Berichterstatter: Mit dem Antrage des Herrn Bundesrat Häberlin und demjenigen des Herrn Stohler sind wir einverstanden und nehmen beide an. Was den Antrag des Herrn Braun anbetrifft, ist zu sagen, dass manche Momente zu dessen Gunsten sind. Im Prinzip könnten wir den Ausführungen des Herrn Braun zustimmen. Wir dürfen aber nicht alle Details in das Gesetz aufnehmen und uns nicht die Hände binden lassen für alle Eventualitäten. Ich nehme an, dem Antrag Braun werde durch die Vollziehungsverordnung Rechnung getragen werden. Hier müssen wir uns auf das Notwendige beschränken. Obwohl wir also mit Herrn Braun in der Sache selbst einverstanden sind und ich ihm die Annahme seines Antrages herzlich wohl gönnen möchte, beantrage ich doch, ihn abzulehnen.

M. Calame, rapporteur: La commission peut se rallier sans autre à l'amendement proposé par M. Häberlin. Quant à celui de M. Stohler, je suis dans l'impossibilité d'en discuter, parce que je n'en ai pas le texte. M. Walther l'a accepté au nom de la commission; j'ai confiance en son jugement et je m'associe à son adhésion.

Quant à la proposition de M. Braun, nous estimons qu'elle n'a pas sa place dans la loi. Comme on vous l'a dit, on a admis ici une formule générale qui laisse au Conseil fédéral la plus complète latitude, alors que le Conseil des Etats avait limité les prescriptions à l'admission de tracteurs et de remorques. En adoptant l'expression tracteurs et remorques, sans restriction, nous avons donné au Conseil fédéral la compétence de réglementer toute la matière.

Dans ces conditions, l'amendement proposé par M. Braun n'a pas sa justification, il nous paraît devoir être repoussé.

Je saisis l'occasion de rappeler encore que la suppression de l'art. 24, décrétée en décembre, entraîne l'inscription à l'art. 64 d'un alinéa nouveau visant les règles pour le croisement et le dépassement.

Präsident: Die Zusatzanträge der Herren Bundesrat Häberlin und Stohler sind unbestritten und somit angenommen. Dagegen lehnt die Kommission den Antrag Braun ab.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag der Kommission grosse Mehrheit

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

Nachmittagssitzung vom 30. März 1925.
Séance de relevée du 30 mars 1925.

Vorsitz — Présidence: Hr. Mächler.

1102. Invaliditäts-, Alters- und Hinterbliebenen-
versicherung.

Assurance-invalidité, vieillesse et survivants.

(Siehe Jahrgang 1920 Seite 585 ff. — Voir année 1920 page 585 et suiv.)

Beschluss des Ständerates vom 8. Dezember 1922. — Décision du Conseil des Etats du 8 décembre 1922.

Anträge der Kommission.

Mehrheit.

Bundesbeschluss

betreffend

Antrag I:

die Alters-, Hinterbliebenen- und Invaliden-
versicherung.

Antrag II:

die Alters- und Hinterlassenenversicherung.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates
vom 21. Juni 1919, einer Ergänzungsbotschaft des
Bundesrates vom 14. Juni 1920, sowie eines Nach-
tragsberichtes des Bundesrates vom 23. Juli 1924,
beschliesst:

I. Die Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 erhält
folgende Zusätze:

Antrag I:

Art. 34quater. ¹Der Bund wird auf dem Wege
der Gesetzgebung die Alters- und Hinterlassenen-
versicherung einrichten; er ist befugt, auf einen spä-
tern Zeitpunkt auch die Invalidenversicherung ein-
zuführen.

Antrag II:

Art. 34quater. ¹Der Bund wird auf dem Wege
der Gesetzgebung die Alters- und Hinterlassenen-
versicherung einführen.

²Er kann sie allgemein oder für einzelne Be-
völkerungsklassen obligatorisch erklären.

³Die Durchführung erfolgt unter Mitwirkung der
Kantone; es können öffentliche und private Ver-
sicherungskassen beigezogen werden.

Antrag I:

⁴Die beiden ersten Versicherungszweige sind
gleichzeitig einzuführen.

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1925
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.03.1925
Date	
Data	
Seite	189-196
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 839

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Stenographisches Bulletin der Bundesversammlung

Bulletin sténographique de l'Assemblée fédérale

Sommer-Session — 1925 — Session d'été

12. Tagung der 26. Amtsdauer — 12^{me} session de la 26^e législature

Bezugspreis: In der Schweiz jährlich 12 Fr. ohne Postgebühr, im übrigen Postvereinsgebiet 16 Fr.

In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.

Abonnements: Un an: Suisse 12 frs. (plus la finance d'abonnement par la poste ou de remboursement).

Union postale 16 frs.

On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Nachmittagssitzung vom 2. Juni 1925.
Séance de relevée du 2 juin 1925.

Vorsitz — Présidence: Hr. Mächler.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz. Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

Siehe Jahrgang 1924, Seite 750 ff. — Voir année 1924, page 750 et suiv.

Art. 30 und 31.

Antrag Weisflog

Wird durch den Betrieb eines Automobils oder bei Hilfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Automobilbetriebes verbunden ist, ein Mensch getötet oder körperlich verletzt, eine Sache zerstört oder beschädigt, so haftet der Halter des Automobils für den entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, dass derselbe durch höhere Gewalt, durch Verschulden Dritter oder ausschliessliches Verschulden des Getöteten, Verletzten oder Geschädigten verursacht worden ist.

Als Dritte im Sinne dieses Artikels gelten nicht die Personen, deren sich der Halter zum Betriebe des Automobils bedient.

Proposition Weisflog.

Si, par suite de l'emploi d'une automobile ou par les travaux accessoires inhérents à cet emploi, une personne est tuée ou blessée ou une chose détruite ou endommagée, le détenteur est responsable du dommage causé à moins qu'il ne prouve que ce dom-

mage est dû à la force majeure, à la faute d'un tiers ou exclusivement à la faute de la personne tuée, blessée ou lésée.

Ne sont pas considérées comme des tiers au sens du présent article les personnes que le détenteur emploie au service de l'automobile.

Antrag de Rabours-Lachenal.

... Schaden, sofern er nicht nachweist, dass er alle nach den Umständen gebotene Sorgfalt angewendet habe oder dass der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt eingetreten wäre.

Proposition de Rabours-Lachenal.

... du dommage causé, s'il ne prouve qu'il a pris toutes les précautions commandés par les circonstances ou que sa diligence n'eût pas empêché le dommage de se produire.

Art. 31.

Antrag der Kommission.

Ausschluss und Ermässigung.

¹ Der Halter wird von der Ersatzpflicht befreit, wenn der Unfall durch höhere Gewalt, durch grobes Verschulden des Geschädigten oder durch Verschulden eines Dritten, unter Ausschluss eines Verschuldens des Halters oder der Personen, für die er verantwortlich ist, herbeigeführt worden ist.

² Trifft den Geschädigten ein leichtes Verschulden, so wird der Richter die Ersatzpflicht des Halters ermässigen.

Proposition de la commission.

Exclusion et atténuation.

¹ Le détenteur est libéré de la responsabilité civile si l'accident a été causé par la force majeure, par une faute grave du lésé ou par une faute d'un tiers, à l'exclusion d'une faute du détenteur ou des personnes pour lesquelles il est responsable.

² Si une faute légère est imputable au lésé, le juge réduira l'indemnité due par le détenteur.

Antrag Weisflog.

Trifft den Getöteten, Verletzten oder Geschädigten ein Teil der Schuld an dem Schaden, so hat der Richter die Entschädigung unter Würdigung aller Umstände nach Verhältnis zu ermässigen.

Beweist der Halter, dass der Schaden durch ein Ereignis verursacht wurde, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeuges, noch auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht und dass der Unfall trotz Beobachtung aller nach den Umständen gebotenen Sorgfalt beim Unterhalt, der Behandlung und der Führung des Automobils eingetreten ist, so hat der Richter die Entschädigung gleichfalls zu ermässigen.

Treffen die in Abs. 1 und 2 genannten Gründe für die Ermässigung der Haftpflicht zusammen, so kann der Richter von derselben ganz entbinden.

Proposition Weisflog.

Si le dommage est dû en partie à une faute de la personne tuée, blessée ou lésée, le juge réduira proportionnellement l'indemnité en tenant compte de toutes les circonstances.

L'indemnité sera également réduite si le détenteur prouve que le dommage est dû à un événement qui n'est imputable ni à une faute de construction du véhicule ni à un mauvais fonctionnement des appareils et que l'accident s'est produit bien qu'il ait apporté à l'entretien, à l'emploi et à la conduite de l'automobile toute l'attention commandée par les circonstances.

Si le détenteur peut fonder sa demande de réduction de l'indemnité à la fois sur les motifs énoncés aux alinéas 1 et 2, le juge peut le dégager de toute responsabilité.

M. Calame, rapporteur: Dans notre session de décembre, une discussion assez nourrie s'est produite déjà sur la question de la responsabilité civile des automobilistes; ouverte tout d'abord dans le débat général, elle a été reprise encore à l'occasion de l'examen de l'art. 30 du projet. Aucune décision n'a pourtant été arrêtée, parce que la commission s'était ralliée à une proposition de renvoi agréée par M. le conseiller fédéral Häberlin, chef du Département de justice.

Nos collègues, MM. Lachenal et de Rabours, avaient déposé à l'art. 30 un amendement dont l'adoption eût modifié considérablement le régime de la responsabilité civile inscrit au projet; une nouvelle étude de la question parut alors justifiée, et c'est dans ce sens seulement que la motion d'ordre fut comprise par votre commission, qui n'admit nullement que le renvoi pût signifier un ajournement des délibérations mêmes de la loi.

Nous précisons ce point parce que la commission, réunie à Berne les 4 et 5 mars, pour se livrer à l'examen du problème de la responsabilité civile, a été saisie d'une requête adressée au Conseil fédéral en date du 16 février 1925 par le Comité d'action de l'Union des intéressés à la législation sur la circulation routière en Suisse et sollicitant que la discussion de la loi sur les automobiles fût suspendue jusqu'au moment où seraient connues les décisions de la confé-

rence internationale de Paris, convoquée à l'initiative du Comité de circulation routière de la Société des Nations.

Le Conseil fédéral n'avait naturellement pu accueillir cette requête; il n'avait pas davantage été en mesure de déférer aux vœux de même nature que précédemment deux gouvernements cantonaux, ceux de Genève et du Tessin, lui avaient transmis. La question n'appartient plus au Conseil fédéral, elle est du domaine de l'Assemblée fédérale, plus spécialement à l'heure présente de celui du Conseil national. Rien ne justifierait le renvoi.

A supposer, d'ailleurs, que la conférence internationale de Paris arrête des décisions dont pourrait s'inspirer avantageusement la loi fédérale sur la circulation des automobiles, les Conseils de l'Assemblée fédérale auraient le loisir d'en tirer parti avant le vote final. Si, en effet, le Conseil national termine dans cette session l'examen des articles du projet, celui-ci retournera au Conseil des Etats qui discutera les divergences en septembre; dans les circonstances les plus favorables, le Conseil national ne pourra donc pas traiter à nouveau la loi avant la session d'hiver. La conférence internationale aura prononcé à ce moment, si elle doit vraiment agir aussi promptement qu'on l'espère; et rien ne nous empêchera, le cas échéant, de procéder à une adaptation des textes.

Dans sa réunion des 4 et 5 mars, la commission a été mise en présence de dispositions modifiées sur le régime de la responsabilité civile élaborées par le chef du Département de justice et police et qui tendent à adoucir des prescriptions jugées trop rigides par les défenseurs des automobilistes.

L'art. 30 du projet ne subirait pas de changement; en revanche l'art. 31 serait rédigé dans les termes dont vous avez pu mesurer la portée, puisque le texte vous a été distribué.

A la base du système demeure le principe de la responsabilité civile causale ou objective, que l'art. 30 définit de la manière suivante:

«Si, par suite de l'emploi d'un automobile ou par les travaux accessoires impliquant les dangers inhérents à cet emploi une personne est tuée ou blessée ou une chose détruite ou endommagée, le détenteur est responsable du dommage causé.»

Et l'art. 31 déroge au principe de la responsabilité causale pure, en tant qu'il stipule des causes déterminées d'exclusion et d'atténuation:

«Le détenteur est libéré de la responsabilité civile si l'accident a été causé par la force majeure, par une faute grave du lésé ou par une faute d'un tiers, à l'exclusion d'une faute du détenteur ou des personnes pour lesquelles il est responsable.»

Si une faute légère est imputable au lésé, le juge réduira l'indemnité due par le détenteur.»

Dans le projet primitif, le détenteur est libéré de la responsabilité civile si l'accident est causé par la force majeure, ou exclusivement par une faute grave du lésé ou d'un tiers. La responsabilité du détenteur est atténuée ou même exclue si l'accident a été causé exclusivement par une faute légère soit du lésé soit d'un tiers.

Suivant l'art. 31 nouveau, le détenteur de l'automobile est libéré de la responsabilité civile si l'accident a été causé: a) par la force majeure; b) exclusivement par une faute grave du lésé; c) exclusivement par une faute «grave ou légère» d'un tiers. Le juge

réduira l'indemnité due par le détenteur si une faute légère est exclusivement imputable au lésé.

Dans une note remise à la commission, le Département de justice et police précise en ces termes la signification des changements apportés au régime primitivement adopté:

Comme dans le projet, la force majeure et la faute grave exclusivement imputable au lésé constituent des causes d'exclusion de la responsabilité civile.

Inversement, comme dans le projet, le détenteur est civilement responsable dans le cas fortuit pur, donc lorsqu'il y a absence de faute de quiconque et la force majeure étant exclue.

S'il y a exclusivement faute légère du lésé, le juge, d'après le projet, atténue la réparation du dommage ou en libère complètement le détenteur, suivant son appréciation. La proposition nouvelle du Département et de la commission ne prévoit que l'atténuation. Le juge ne peut donc pas, lorsqu'il y a exclusivement faute légère du lésé, libérer complètement le détenteur de la réparation du dommage; mais il est tenu d'atténuer la responsabilité civile. Cette réglementation constitue pour le détenteur une aggravation, en ce sens que le juge ne peut pas le libérer complètement du dommage en cas de faute légère exclusive du lésé.

D'après le projet, le juge atténue la responsabilité civile ou en libère complètement le détenteur, suivant son appréciation, s'il y a exclusivement faute légère d'un tiers. Selon la proposition nouvelle du département, le détenteur est toujours, dans ce cas, complètement libéré de la réparation du dommage. Cela équivaut à un allègement de la responsabilité civile du détenteur. A cet égard, la responsabilité civile du détenteur d'automobile a été assimilée à celle des chemins de fer, dans laquelle toute faute légère exclusive d'un tiers libère l'entreprise.

Rien n'est modifié en ce qui concerne le concours de fautes ou de plusieurs causes de responsabilité civile. Il est réglé par le Code des obligations (art. 34, al. 2, du projet).

Bien qu'une partie des membres de la commission eussent préféré en rester au système du projet du Conseil des Etats, la majorité finit, à la session de mars, par se rallier, dans un but d'apaisement ou de rapprochement, aux propositions du Département de justice et police, dont le chef, M. Häberlin, avait témoigné d'un méritoire esprit de conciliation. Les prescriptions nouvelles semblaient avoir donné satisfaction aux automobilistes ou à ceux qui parlent en leur nom, quand surgit une solution autre encore du problème de la responsabilité civile des automobilistes sous la forme de textes modifiés des art. 30 à 33 élaborés par notre collègue M. Weisflog et qui vous ont été distribués au cours de la dernière session.

A l'appui de ses propositions, M. Weisflog a bien voulu rédiger un exposé très complet qui a été imprimé et dont tous vous avez reçu un exemplaire. Cette attention courtoise permet donc aux rapporteurs de s'en remettre ici à la note explicative; M. Weisflog voudra, au surplus, défendre encore par la parole sa conception.

De l'aveu de M. Weisflog, son système peut être caractérisé, en ce qui concerne le degré de la responsabilité, comme une responsabilité des chemins de fer mitigée, tenant à peu près le milieu entre la responsabilité civile du détenteur d'animaux et de la responsabilité des chemins de fer; il n'échappe donc pas, de

ce point de vue, davantage que le système du projet au reproche d'instituer un régime nouveau de responsabilité civile.

Les propositions de M. Weisflog, soumises immédiatement à l'examen, n'avaient pas trouvé grâce devant la commission qui vous eût proposé de les écarter en avril déjà si le Conseil avait eu le loisir de terminer alors la discussion des articles de la loi. Mais la suite du débat ayant dû être renvoyée, faute de temps, à la présente session de juin, nous avons jugé opportun de reprendre une fois encore la question et de fournir à M. Weisflog l'occasion d'exposer de vive voix le détail de son système. La semaine dernière, la commission a, en conséquence, entendu l'auteur des propositions, rouvert la discussion, délibéré derechef sur le sujet et, à l'unanimité moins une voix, elle a décidé de vous proposer d'en rester au système modifié du Département fédéral de justice et police et d'adopter l'art. 30 dans le texte du projet imprimé et l'art. 31 dans sa rédaction du 5 mars 1925.

C'est le lieu d'ajouter encore que la commission a été saisie dans cette même session de mai d'une nouvelle requête du Comité d'action de l'Union des intéressés à la législation suisse sur la circulation routière; ce Comité eût désiré être entendu par la commission sur la question de la responsabilité civile et il aurait voulu, en outre, remettre en discussion certaines des dispositions de la loi sur lesquelles vous êtes prononcés. Nous avons estimé inutile cette audition: de première part, la présence de M. Weisflog à la séance donnait toutes garanties que les propositions de M. Weisflog seraient défendues en parfaite connaissance de cause et avec le maximum d'autorité; de deuxième part, la procédure parlementaire autorise les membres du Conseil à proposer de revenir sur des articles adoptés en première lecture, ce qui permet, moyennant accord de la Chambre, de rouvrir la discussion sur une disposition déterminée, mais il n'appartient pas à la commission elle-même de prendre l'initiative d'un appel général en réforme.

Un point doit être encore effleuré ici, bien qu'il soit du domaine de l'assurance.

Au cours de la discussion qui s'est produite en décembre sur ce thème de la responsabilité civile, le grief avait été articulé qu'on n'eût aucune renseignement précis, aucune indication quelque peu sûre quant à la répercussion de l'aggravation du régime de la responsabilité civile sur le taux des primes de l'assurance imposée aux automobilistes. Et le désir avait été émis que l'étude complémentaire demandée au Département de justice et police portât sur ce point également.

Le Département de justice et police, déférant à ce vœu, a obtenu d'un spécialiste en la matière, M. Bosshard, directeur de la Société suisse d'assurance contre les accidents, à Winterthur, une consultation fort intéressante qui a été remise aux membres de la commission. Sans nous attarder aux considérations que fait valoir l'expert pour motiver ses conclusions, nous retiendrons simplement les chiffres auxquels il arrive. M. Bosshard évalue, sous les réserves de rigueur, les risques supplémentaires comme suit, en partant de l'idée que le 100 % représente l'état actuel:

a) D'après les dispositions relatives à la responsabilité civile et à l'assurance inscrites au projet imprimé, 170 à 180 %.

b) Adaptation à la responsabilité civile des chemins de fer, 140 à 150 %.

c) Adaptation à la responsabilité civile du détenteur d'animaux, 130 à 135 %.

Selon le régime consacré par le nouvel art. 31 qui assimile à peu de chose près la responsabilité des automobilistes à celle des chemins de fer, l'augmentation des primes représenterait un taux de 55 à 60 % environ, alors qu'avec le système de M. Weisflog on aurait un supplément de 35 à 40 %.

Une consultation à laquelle s'est livré le Comité d'action de l'Union des intéressés à la législation suisse sur la circulation routière, auprès de six compagnies d'assurance, confirme les indications fournies par l'expert M. Bosshard sur lesquelles on pourra donc faire fond.

En conclusion, la commission vous propose d'adopter sans changement l'art. 30 du projet; de même, elle vous invite à adopter l'art. 31 dans la forme nouvelle arrêtée à la date du 5 mars.

Walther, Berichterstatter: Die Beratungen über die Vorlage hatten im Dezember abhin schon ergeben, dass von der Lösung der Haftpflichtfrage voraussichtlich das Schicksal des ganzen Gesetzes abhängen werde. Hier setzte der grösste Widerstand ein. Den einen ging die Vorlage zu wenig weit; sie wollten eine noch weitergehende Verschärfung, als die Vorlage sie bot. Den andern war sie zu scharf, und sie suchten Erleichterungen herbeizuführen. Wir haben den Anregungen, die Sache zu verschieben und die ganze Frage nochmals zu prüfen, Folge gegeben, in der Meinung, dass inzwischen noch gewisse internationale Verhandlungen platzgreifen werden.

Heute ist die Sache abgeklärt. Wir sind auf dem Punkte, da wir in voller Kenntnis der Sachlage uns endgültig schlüssig machen können. Wir haben auf der einen Seite die Vorlage des Ständerates, auf der andern eine neue Proposition des Justizdepartements, welcher neuen Proposition die Kommission ihrerseits mehrheitlich ihre Zustimmung erteilt hat. Man muss, wenn man die ganze Frage sich vor Augen führen will, die verschiedenen Artikel, welche die Haftpflichtfrage betreffen, gleichzeitig behandeln. Speziell ist nötig, die beiden Art. 30 und 31 im Zusammenhange miteinander in Beratung zu ziehen.

Die Kommission hält entgegen einer im Rate gefallenen Anregung, die Automobilhaftpflicht der Tierhalterhaftpflicht nachzubilden, am Grundsatz der Kausalhaft fest. Art. 30, der dem Art. 1 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes nachgebildet ist, legt diese Kausalhaftpflicht prinzipiell fest. Es kann heute umso weniger daran gedacht werden, diesen Grundsatz aufzugeben, als das Bundesgericht neuerdings in wiederholten Entschieden auf die Notwendigkeit einer solchen Lösung hingewiesen und an die Vorsicht der Automobilfahrer, die nach gegenwärtiger Rechtslage nur für ihr Verschulden, nicht aber für den Zufall haften, so strenge Anforderungen stellt, dass diese Judikatur den Grundsätzen der Kausalhaft ziemlich oder fast vollständig gleichgekommen ist. Das Bundesgericht erachtet diese Lösung allein als der Billigkeit und dem Rechte entsprechend.

Auch die uns umgebenden Länder sind auf dem Wege, die Verursachungshaftung bei den Automobilunfällen einzuführen, sei es auf dem Wege der Gesetzgebung — es befinden sich Deutschland und Oesterreich auf diesem Wege — sei es auf dem Wege der Gerichtspraxis, wie dies bei Frankreich der Fall

ist. Der Herr Vorsteher des Justizdepartements, Herr Bundesrat Häberlin, hat nun, um dem Begehren der Automobilisten, die sich gegen eine allzu weitgehende Verschärfung der Haftpflicht wehren, tunlichst entgegenzukommen, wie bereits eingangs bemerkt, eine neue, auch Ihnen gedruckt ausgeteilte Vorlage ausgearbeitet. Diese neue Fassung der Art. 30 und 31 hat mit allen gegen eine Stimme auch die Zustimmung unserer Kommission gefunden. Diese neue Redaktion weicht hauptsächlich in drei Punkten von der frühern Formulierung ab.

Einmal ist im Passus « durch höhere Gewalt oder ausschliesslich durch grobes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten » im ersten Alinea und ebenfalls im Passus « ausschliesslich durch ein Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten » im zweiten Alinea in der neuen Fassung das Wort « ausschliesslich » weggelassen worden. An dieser Stelle ist im ersten Alinea beigefügt worden: « unter Ausschluss eines Verschuldens des Halters oder der Person, für die er verantwortlich ist ». Auf diesen Unterschied und dessen Tragweite werde ich später zurückkommen und die Sache näher auseinandersetzen.

Sodann nannte die alte Formulierung als von der Ersatzpflicht befreiend nur grobes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten. Die neue Fassung spricht nur mehr beim Geschädigten selbst von grobem Verschulden, beim Dritten nur vom Verschulden schlechthin, so dass jedes, also auch leichtes Verschulden eines Dritten den Automobilhalter gänzlich von Schadenersatzpflicht befreit, während nach der alten Formulierung der Richter in diesem Falle nur reduzieren musste und bloss befreien konnte, nicht gezwungen war, zu befreien.

Eine dritte Abweichung liegt endlich darin, dass nach der alten Fassung des Al. 2 der Richter sogar bei leichtem Verschulden des Geschädigten dessen Klage gänzlich abweisen konnte, während er nach der neuen Formulierung nur reduzieren kann. Insoweit also ist es eine gewisse Verstärkung der Stellung des Verunfallten.

Der Unterschied zwischen der alten und der neuen Fassung wird am besten klar und damit auch zugleich die Tragweite der heutigen Formulierung abgegrenzt, wenn man die verschiedenen, die Haftung des Automobilhalters begründenden und davon befreienden Faktoren und deren mögliche Konkurrenz nebeneinander stellt.

Momente der Haftungsbegründung, bzw. der Haftungsermässigung oder -Befreiung sind: erstens die im Automobilbetrieb an sich liegende Gefährdung der Umwelt, zweitens das Verschulden des Halters oder derjenigen Personen, für die er verantwortlich ist, und drittens das Verschulden des Geschädigten selbst oder eines Dritten. Es lassen sich folgende typische Fälle denken:

1. Der Unfall ist ausschliesslich auf die im Automobilbetrieb an sich liegende Gefahr zurückzuführen, ohne dass irgend jemand ein Verschulden trifft, also der Fall des Zufalles. Es haftet dann der Halter nach Art. 30, weil dieses die grundsätzliche Kausalhaftpflicht einführt, und zwar, unter Vorbehalt von Art. 34, für allen Schaden.

2. Ist dieser Zufall ein ganz ausserordentlicher, mit keinem Mittel abwendbarer, in Form eines von aussen kommenden Ereignisses, sog. höhere Gewalt,

so ist der Halter von der Haftung gänzlich befreit, wenn er sich beim Ereignis selbst nicht auch noch schuldhaft benommen und dadurch den Fall selbst hat herbeiführen oder dessen Folgen erschweren helfen.

3. Wird der Unfall ausschliesslich durch grobes Verschulden oder durch irgend ein, also leichtes, Verschulden eines Dritten, ohne Mitverschulden des Halters herbeigeführt, so entfällt die Haftung des Halters. Im ersten Falle hat der Geschädigte den Schaden an sich zu tragen, im letzteren Falle kann er nach den gewöhnlichen Regeln des Obligationenrechts sich am schuldigen Drittverursacher zu erholen suchen. Hier, wie schon betont, eine Abweichung von der alten Fassung, nach der nur grobes Verschulden eines Dritten den Automobilhalter befreit hätte.

4. Ist ein nur leichtes Verschulden des Geschädigten die einzige Ursache des Unfalles, so hat der Richter die Ersatzpflicht des Automobilhalters zu ermässigen, ohne, im Gegensatz zur alten Fassung, die Möglichkeit zu haben, ganz davon zu entbinden.

Konkurriert ein grobes Verschulden des Geschädigten oder irgend ein Verschulden eines Dritten mit irgend einem, groben oder leichten Verschulden des Automobilhalters oder einer Person, für die dieser verantwortlich ist, so hat der Richter nach Art. 34, zweiter Absatz, den Schaden angemessen zu verteilen. Insoweit also, d. h. so weit nur ein besonderes Haftungsmoment oder soweit die Konkurrenz verschiedenen Verschuldens vorliegt, erscheint die Lösung als eine völlig klare.

Nun haben wir aber gesehen, dass als haftungsbegründendes Element auch die im Automobilbetrieb als solchem liegende Gefährdung zu bezeichnen ist. Dieser Faktor kann nun ebenfalls in Konkurrenz mit einem Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten treten. In der Tat hat denn auch das Bundesgericht bei Vorliegen eines Verschuldens eines Verunfallten oder eines Dritten beim Eisenbahnhaftpflichtgesetz in konstanter Praxis untersucht, ob nicht neben derartigen schuldhaften Verhalten auch die besondere Gefährlichkeit des Eisenbahnverkehrs als solcher zum Unfall beigetragen hat und hat die Eisenbahn nicht gänzlich von der Haftpflicht befreit, sondern dieselbe in angemessener Weise mittragen helfen lassen, wenn dieser Fall vorlag.

Wie verhält es sich in diesem Fall bei der Fassung des Art. 31? Auch beim Automobilbetrieb lässt sich diese Konkurrenz zwischen besonderer Betriebsgefahr und Verschulden des Verunfallten oder eines Dritten denken. Wir wollen ein Beispiel nehmen, es erklärt das am allerbesten.

Infolge eines Brems- oder Lenkdefektes an der Maschine entsteht eine besondere Gefahr, und der Geschädigte betritt in schuldhaft unvorsichtiger Weise die Fahrbahn oder wird von einem Dritten in die Fahrbahn hineingestossen. Der Unfall wäre trotz des Defektes an der Maschine nicht entstanden, wenn der Verunfallte bzw. der Dritte es nicht an der pflichtgemässen Vorsicht hätte fehlen lassen. Aber es wäre vielleicht andererseits auch trotz dieser Unvorsichtigkeit das Unglück nicht entstanden, wenn die Maschine nicht defekt gewesen wäre und dem Fahrer den Gehorsam versagt hätte, also typische Konkurrenz zwischen Verschulden, welches der Halter nicht zu praestieren hat, und Betriebsgefahr, welche er praestieren muss. Wie gesagt wird nun in einem

solchen Fall nach der Praxis betreffend die Eisenbahnhaftpflichtgesetzgebung eine Teilung der Schadensfolge vorgenommen.

Wie macht sich das beim Automobilgesetz? Nach der alten Fassung des Art. 31 wäre kaum ein Zweifel daran möglich gewesen, dass in einem solchen Fall ebenfalls eine Teilung der Haftung hätte eintreten müssen, denn das Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten wurde nur dann als haftpflichtbefreiend für den Halter erklärt, wenn dieses Verschulden die ausschliessliche Ursache des Unfalls gewesen war.

Nun hat die neue Formulierung das « ausschliesslich » fallen lassen und statt dessen eingefügt: « Das Verschulden des Verunfallten oder des Dritten befreit den Halter, wenn der Unfall unter Ausschluss eines Verschuldens des Halters oder der Person für die er verantwortlich ist, sich ereignet. » Bei rein textlicher Interpretation könnte man daraus den Schluss ziehen, dass der Gesetzgeber nur ein Mitverschulden des Halters, nicht aber auch die besondere Betriebsgefahr als mit dem Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten mitkonkurrierend berücksichtigen lassen wollte, dass beim Verschulden des Verunfallten oder eines Dritten trotz Einwirkens einer besondern Betriebsgefahr der Automobilhalter befreit sein soll, dass also im vorhin angeführten Beispiel der Geschädigte, trotzdem der Maschinendefekt für den Unfall kausal war, den ganzen Schaden an sich tragen müsse, wenigstens, wenn man nicht schon ein Verschulden des Halters darin erblicken möchte, dass er mit diesem defekten Automobil noch weiterfuhr, was nicht immer ohne weiteres angenommen werden könnte.

Eine solche Auslegung würde aber meines Erachtens dem Art. 34 widersprechen, der ganz allgemein bei Konkurrenz verschiedener Faktoren eine Teilung der Schuld auf dieselben vorsieht. Es wäre gewiss auch nicht billig, wenn in Fällen, wie ich sie Ihnen vorhin beispielsweise genannt habe, der Geschädigte den gesamten Schaden an sich tragen müsste oder nur einen möglicherweise insolventen Dritten belangen könnte, trotzdem ohne die besondere im Automobilverkehr liegende Gefahr der Unfall gar nicht entstanden wäre. Das wäre eine allzu weitgehende Auslegung der Kausalhaftpflicht. Diese Auffassung hätte vielleicht im Gesetz noch etwas deutlicher zum Ausdruck gebracht werden können. Deshalb erlaube ich mir, im Interesse des Schutzes der Geschädigten, dieselbe hier noch im Rat ausdrücklich festzulegen. Es scheint mir, das umso notwendiger zu sein, als nach der neuen Formulierung schon ein leichtes Verschulden eines Dritten haftbefreiend für den Halter im Sinne des Art. 31, Ziff. 1, wirkt. Auch der Herr Chef des Justizdepartementes hat in der Kommission diese Auffassung, dass trotz der neuen Formulierung die besondere Betriebsgefahr neben dem Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten als haftungsbegründender Faktor berücksichtigt werden muss, geteilt, indem er dort davon sprach, dass jenes Verschulden den Halter nur befreit, wenn es die alleinige Ursache des Unfalls gewesen sei.

Und nun nur noch einige Aufklärungen über zwei oder drei Ausdrücke in den Art. 30 und 31. Der Ausdruck « Betrieb » kommt hier vor. Dieser Ausdruck ist dem Art. 1 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes entlehnt. Dort heisst es allerdings: « Beim Betrieb » und hier « durch den Betrieb », wodurch zum Ausdruck

gebracht ist, dass nicht schon ein bei Anlass des Betriebes des Automobiles entstehender Schaden, sondern nur Schaden, der durch den Betrieb des Automobiles selbst verursacht wird, zu entschädigen ist. Die Wendung «durch den Betrieb» wird durch den französischen Ausdruck «par la mise en circulation d'un automobile» genau präzisiert.

Der Ausdruck «Hilfsarbeiten» ist ebenfalls dem revidierten Eisenbahnhaftpflichtgesetz nachgebildet. Allerdings hat er dort mehr Sinn und Inhalt als gerade hier, denn bei der Eisenbahn sind auch die Hilfsarbeiten rasch zu erledigen, wenn alles fahrplanmässig geregelt ist. Daher sind auch die Hilfsarbeiten durch den Betrieb als Ganzes sehr gefährlich gemacht. Was für Hilfsarbeiten beim Privatauto in Frage kommen, die nicht bereits zum Betrieb, zur mise en circulation, gehören, ist mir allerdings nicht völlig klar. Dagegen spielt der Ausdruck bei den öffentlichen Betriebsanstalten eine ähnliche Rolle wie bei den Eisenbahnen, da diese auch an Fahrzeiten gebunden sind und Hilfsarbeiten rasch erledigt werden müssen. Dadurch, dass Art. 30 ganz allgemein auch für solchen Schaden die Kausalhaftung statuiert, geht er weiter, als die Eisenbahnhaftpflicht, welche nur für Schaden, wenn Passagiere zu Schaden kommen, Kausalhaftung ausspricht. Allein es scheint mir das gerechtfertigt zu sein und in der Natur der Sache zu liegen, denn während bei der Eisenbahn, die durch sie transportierten Sachen besonders gefährdet sind, sind es beim Automobilverkehr gerade die nicht transportierten Sachen, die sich im Bereich des Automobils befinden, gefährdet, und nicht diejenigen, welche selbst im Auto sind.

Als Träger der Haftpflicht bezeichnet Art. 30 den Halter. Dieser Ausdruck ist dem Tierhalterbegriff nachgebildet (Obligationenrecht Art. 56). Es ist nicht leicht, den Begriff des Halters präzise zu umschreiben. Prof. Oser definiert ihn in seinem Kommentar: «Tierhalter ist derjenige, der dauernd vom Tier den Nutzen zieht oder für den Fall, dass es einen solchen abwerfen würde, ziehen würde.» Becker sagt in seinem Kommentar: «Tierhalter ist, wer im eigenen Interesse und nicht bloss ganz vorübergehend...» und Professor Fick sagt in seinem Kommentar: «Halter des Tieres ist derjenige, der von dem Tier den Nutzen zieht, nicht derjenige, der es für ihn wartet.»

Auf das Automobil angewendet, glaube ich, wird man am besten den Begriff Halter so definieren: «Wer das Automobil im eigenen Interesse, in eigener Obhut und eigenem Gebrauch hat, und zwar nicht bloss vorübergehend, sondern wenigstens für eine gewisse Dauer.» Ich glaube, mit dieser Definition wird man am besten auskommen.

Noch ein Wort über die Haftpflicht der Ausländer. Meines Erachtens darf unter keinen Umständen daran gedacht werden, die Haftpflicht der Ausländer milder zu gestalten als jene der Schweizer. Dagegen lässt es sich fragen, ob nicht die Frage einer Versicherung im Sinne der Erleichterung gelöst werden kann. Gerade bei Ausländern, die auftauchen und dann wieder verschwinden, wie das bekannte Mädchen aus der Fremde, ist es nötig, eine Versicherung zu haben. Es wurde auch in der Kommission davon gesprochen, und Herr Bundesrat Häberlin hat das speziell erwähnt, dass eine Lösung auf dem Wege der Zusatzversicherung zur bereits bestehenden Versicherung

gefunden werden dürfe. Es hätte also ein Ausländer, der in die Schweiz einreist, für die Dauer seines Schweizer Aufenthaltes für das durch die schweiz. Gesetzgebung geschaffene Plus an Haftpflicht eine Zusatzversicherung einzugehen. Es würde dann Sache der Versicherungsgesellschaften sein, eine Erleichterung herbeizuführen, die für alle erträglich ist. Damit würden dann auch den in den Kreisen der Fremdenindustrie gemachten Bedenken Rechnung getragen.

Ich habe nun noch die Anträge des Herrn Dr. Weisflog kurz zu behandeln. Nachdem die Kommission den Eindruck erhalten hatte, dass auch die in erster Linie in Betracht kommenden Automobilkreise durch die mildere Fassung, auf die sich der Vorsteher des Justizdepartementes und die Kommission geeinigt hatten, zufriedengestellt seien, hat Herr Kollega Dr. Weisflog neue Anträge zu noch weitergehender, mildherzigerer Einschränkung der Haftpflicht gestellt. Herr Dr. Weisflog ist, wie Sie alle wissen, ein praktischer Anwalt, der speziell als Vertreter von Versicherungsgesellschaften sich viel mit der Erledigung von Automobilhaftpflichtfällen beschäftigen muss. Er ist ja ganz ohne Zweifel, wir anerkennen das rückhaltlos, ein gründlicher Kenner der ganzen Materie. Er hat seine Ansichten auch in einem Ihnen zugestellten Vortrage des näheren auseinandergesetzt. Der Präsident der Kommission hat Herrn Dr. Weisflog Gelegenheit gegeben, die Kommission anlässlich ihrer letzten Sitzung über seine Ansichten zu orientieren.

Herr Dr. Weisflog geht nun von der Erwägung aus, dass wir dormalen zu viele Arten von Haftpflicht haben und dass eine Vereinfachung im Sinne tunlichster Zusammenfassung für Richter und Advokat dringend zu wünschen wäre.

Herr Dr. Weisflog sieht diese Vereinfachung in einer Zusammenstellung der Bestimmungen des deutschen Automobilgesetzes, des schweizerischen Obligationenrechtes und des schweizerischen Eisenbahnhaftpflichtgesetzes. Seine Anträge sind ein Konglomerat aus den drei Gesetzen. Er ist der Ansicht, dass speziell der Begriff des «Teilverschuldens» für den Richter einfacher und leichter zu handhaben sei, als die Begriffe «grobes und leichtes Verschulden».

Die Kommission hat sich den Anträgen des Herrn Dr. Weisflog nicht anschliessen können. Sie war der Meinung, dass die Anträge des Herrn Dr. Weisflog keine Verbesserung der Vorlage bedeuten würden.

In formeller Hinsicht ist folgendes zu bemerken: Herr Dr. Weisflog will sich möglichst der Eisenbahnhaftpflicht anschliessen. So begrüssenswert es ist, Gesetze über gleiche Materien möglichst einheitlich zu formulieren, soll das doch nicht hindern, eine neue Formulierung zu suchen und anzuwenden, die besser ist. Nun weiss jeder, namentlich auch ein praktizierender Anwalt, der mit dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz zu tun hat, dass dessen Redaktion bei den hier in Betracht kommenden Artikeln nicht sehr klar ist. Darüber unterrichten uns auch die bundesgerichtlichen Entscheide, die sich mit diesen Artikeln auseinandersetzen haben. Die Anträge der Kommission sind klarer als die Anträge des Herrn Kollegen Dr. Weisflog. So stellen sie in Art. 30 präzise und deutlich das Prinzip der Kausalhaft auf. In Art. 31 erwägen sie dann die Ausnahmen vom Prin-

zip und zwar in Al. 1 die Fälle der gänzlichen Befreiung und in Al. 2 die Fälle der Haftungsverminderung. Der Antrag des Herrn Dr. Weisflog will die Sache wieder vermengen, und damit würde das Gesetz an Durchsichtigkeit einbüßen.

Was die materielle Seite der Anträge des Herrn Dr. Weisflog anlangt, ist folgendes zu sagen: Der Antrag des Herrn Dr. Weisflog spricht in den Art. 30 und 31 pleonastisch von Getöteten, Verletzten und Geschädigten. Das ist unnötig, da ja der körperlich Verletzte sicher auch immer im Sinne des Gesetzes geschädigt ist. Ohne Schaden gibt Körperverletzung keinen Anspruch auf Entschädigung. Das «Verletzte» kann daher füglich wegbleiben, wie im Kommissionsentwurf. Al. 2 bedeutet dann einen entschiedenen Einbruch in die Kausalhaft. Sie wird in gar vielen Fällen wieder durch die Verschuldenschaft ersetzt, indem der Autohalter nachweisen kann, dass ihn kein Verschulden trifft und der Richter dann die Entschädigung zwar nicht ganz aufheben aber doch ermässigen kann. Eine ähnliche Bestimmung war im ursprünglichen bundesrätlichen Entwurfe enthalten. Wenn ich mich nicht täusche, ist sie auch im deutschen Gesetz enthalten. Eine solche Redaktion ist aber abzulehnen. Einmal widerspricht sie dem an die Spitze gesetzten Grundsatz, dass der Autohalter die im Betriebe liegenden Gefahren tragen soll. Gerade darum handelt es sich ja im Gesetz. Nach dem Antrage des Herrn Dr. Weisflog wäre das Gesetz weder Fisch noch Vogel. Es würde eine Art Tierhalterhaftung eingeführt. Art. 31 wäre nichts mehr als eine mehr oder weniger leere Formel.

Eine Bestimmung nach dem Antrage des Herrn Dr. Weisflog würde auch ein Anwachsen der Prozesse zur Folge haben. Würde sein Vorschlag Gesetz, würde genau wie jetzt in jedem Falle der Fahrer behaupten, er habe alle Sorgfalt angewendet. Die Versicherung wird dann selbstverständlich prozessieren; aber gerade das wollen wir nicht: Prozesse zu vermeiden liegt in der Tendenz des Gesetzgebers. Wir wollen gerade deshalb Prozesse vermeiden, weil die Angst vor den Prozessen vielfach die Geschädigten einschüchtern und weil sich aus dieser Angst heraus viele Geschädigte bestimmen lassen, eine ganz unzulängliche Abfindung anzunehmen. Dieser Fall tritt ganz besonders dann ein, wenn es sich bei dem Geschädigten um einen armen Teufel handelt, der nicht jahrelang zuwarten kann. Solche Dinge hat man ja häufig erlebt. Vielleicht sind auch Herrn Dr. Weisflog aus der grossen Zahl der von ihm geführten Prozesse derartige Fälle bekannt geworden.

Schliesslich bringt auch der Antrag des Herrn Dr. Weisflog blitzwenig für den Autohalter. Massgebend und für den Automobilisten von Bedeutung ist die Höhe der zu zahlenden Prämie. Sie richtet sich aber nicht nach dem Buchstaben des Gesetzes, sondern nach der richterlichen Praxis. Da hilft auch das beste Gesetz nichts. Ich habe schon früher darauf hingewiesen, dass das Bundesgericht in der Ausdehnung der Haftpflicht sehr weit geht. In Wirklichkeit basieren die bundesgerichtlichen Entscheidungen auf dem reinen Kausalprinzip. Wenn wir also in dem Gesetz für den Automobilisten eine weitere Milderung eintreten liessen, so hat der Automobilist recht wenig davon. Die Prämie wird er zum voraus nach der bundesgerichtlichen Judikatur entrichten müssen. Wohl aber ist, wie ich schon ausgeführt habe, der Geschä-

digte übel daran, weil, wenn das Bundesgericht ausnahmsweise eine Entschuldigung annimmt, die Versicherungsgesellschaft ja den Vorteil hat, dass sie mit dem versicherten Geschädigten eher eine Abmachung treffen kann als wenn keine Entschuldigungsmöglichkeit vorliegen würde.

Die Reduktion der Prämien nach dem Antrage des Herrn Dr. Weisflog dürfte ungefähr 14 % ausmachen. Das könnte für den Automobilisten sagen wir 30, 40 oder auch 50 Fr. ausmachen. Dagegen müsste dann der Geschädigte im Prozess um ein paar tausend Franken billiger sich vergleichen, weil er zu grosse Angst vor dem Prozess hat. Jeder anständige Automobilhalter wird übrigens nicht bloss für den reinen Zufall versichert sein wollen, sondern auch für den Fall ganz leichten Verschuldens des Geschädigten. Will der Automobilist an seiner Prämie einsparen, so kann er es in der Weise erreichen, dass er auf die Versicherung seiner Angehörigen verzichtet. Tatsächlich hat auch Herr de Rabours bei Art. 40 einen solchen Antrag gestellt, über den wir später noch sprechen werden.

Was schliesslich noch den Unterschied der Prämien nach dem Entwurfe der Kommission und nach den Anträgen des Herrn Dr. Weisflog gegenüber den früheren Ansätzen anbetrifft, so werden die Kommissionsanträge nach dem Gutachten eines hervorragenden Versicherungstechnikers eine Erhöhung um zirka 60 %, die Anträge des Herrn Dr. Weisflog eine solche um zirka 40 % zur Folge haben. In Wirklichkeit würde sich die Differenz wahrscheinlich auf 14 bis 15 % reduzieren.

Am Schlusse des Kapitels Haftpflicht sei mir nur noch gestattet, eine Bemerkung zu wiederholen, die ich schon früher gemacht habe. Die Automobilisten, d. h. deren führende Kreise, bekämpfen die Ausdehnung der Haftpflicht namentlich immer mit dem Hinweis auf die Schädigung des schweizerischen Fremdenverkehrs. Der in die Schweiz einfahrende Fremde werde hier einer viel schärferen Haftpflicht unterstellt, als sie für ihn zu Hause gelte, und das empfinde er als schweres Unrecht. Daraus entstehe dann Unmut im Auslande, was zur Meidung der Schweiz und zur Schädigung der schweizerischen Fremdeninteressen führen müsse.

Tatsache ist, ich habe das schon früher gesagt, dass wir mit der schärferen Haftpflicht nicht allein auf weiter Flur stehen. Auch uns umgebende Staaten haben den Schritt getan und andere werden sicher noch nachfolgen. Im Auslande hätte diese ganze Frage viel weniger oder vielleicht gar keine Beachtung gefunden, wenn nicht die schweizerischen Automobilisten und ihre Presse selbst im Auslande grossen Lärm geschlagen und mit der ausländischen Automobilpresse versucht hätten, auf die Gestaltung unserer im Wurf liegenden schweizerischen Gesetzgebung einzuwirken. Man gebe sich doch in diesen Kreisen einmal Rechenschaft darüber, wie wenig patriotisch sich im Grunde ein solches Verhalten qualifiziert. Ich bin überzeugt, und ein hochangesehener Kollege, ein einsichtsvoller Vertreter der Fremdenindustrie, hat es in unserer Kommission ausdrücklich festgestellt, dass alle schweizerischen Kreise, die am Touristenverkehr interessiert sind, auf nationalem Boden stehen und nichts wollen, was dem allgemeinen Volksganzen schaden kann. Wenn die verschärfte Automobilhaftpflicht dem allgemeinen Volksempfinden entspricht,

wird man diesem Empfinden Rechnung tragen müssen, umso mehr, als die Versicherung gegen das verschärfte Risiko an der Grenze ohne übermässige Belastung durch die Versicherungsgesellschaft abgeschlossen werden kann.

In Zusammenfassung meiner Ausführungen beantrage ich Ihnen Ablehnung der Anträge des Herrn Dr. Weisflog und Festhalten an den Anträgen der Kommission.

Weisflog : Ich hätte Ihnen die Diskussion über meine Anträge gerne erspart, wenn die Kommission wenigstens ein ganz geringes Entgegenkommen in dem Sinne gezeigt hätte, dass die Haftpflicht des Automobilhalters ausschliesslich nach Eisenbahnhaftpflicht gestaltet worden wäre. Da sie aber diesen Standpunkt nicht hat einnehmen wollen, bin ich genötigt, meine Anträge hier zu verteidigen.

Damit Sie meine Stellung zum vornherein kennen, will ich Ihnen sagen, dass ich nicht Automobilist bin, und, nach der Art, wie dieses Gesetz hier behandelt worden ist, — möchte ich fast sagen, aus diesem Grunde Fachmann! Was die Grundsätze über die Haftpflicht anlangt, so erlaube ich mir, als Jurist eine andere Meinung als die Kommission zu haben. Dabei muss ich den deutschen Referenten in dem Sinne korrigieren, dass ich nicht nur als Anwalt von Versicherungsgesellschaften eine ganze Menge derartiger Schäden zu liquidieren geholfen habe, sondern dabei ebenso oft als Anwalt von Verletzten tätig gewesen bin. Mir sind diejenigen, die überfahren werden, genau so lieb, wie diejenigen, von denen sie überfahren werden.

Für mich ist die Frage: Ist es notwendig, ein neues Haftpflichtsystem einzuführen oder nicht? In dieser Beziehung stehe ich auf dem Standpunkt: Im Interesse der Konzentration unserer Gesetzgebung sollten wir uns hüten, allzu viele Grade von Haftpflichtsystemen einzuführen. Das ist nicht bloss meine eigene Meinung, sondern dies ist auch die des Herrn Referenten im Ständerate, des Herrn Dr. Bolli, und des Herrn Ständerates Dr. Keller; aber auch unseres Herrn Chefs des Justiz- und Polizeidepartementes. Was speziell Herrn Bundesrat Häberlin anbelangt, so verweise ich auf seine Ausführungen anlässlich der Beratung des Automobilgesetzes im Nationalrat im Dezember 1924, wo er nach dem Bulletin sagte: « Ich glaube deshalb, dass es richtig wäre, die Rückweisung vorzunehmen im Sinne einer Prüfung, ob nicht diese Zwischenlösung der Eisenbahnhaftpflicht auch für die Automobilisten angeordnet werden könnte... Das hätte einen Vorteil, wir haben dann nicht wieder ein neues System.» Wenn ich also die Ansicht vertrete, dass man bei der gesetzgeberischen Ordnung der Automobilhaftpflicht von der Eisenbahnhaftpflicht ausgehen soll, so kann ich mich zu meiner Unterstützung auf den Vertreter des Departementes selber berufen, und ich wundere mich nur, warum er an seiner damaligen Stellung nicht festgehalten hat. Herr Bundesrat Häberlin hat nicht nur einmal, sondern zu wiederholten Malen erklärt, dass er die Automobilisten nicht besser stellen wolle als die Eisenbahnen, aber bei Leibe auch nicht schlechter. Aber auch diesen Standpunkt hat Herr Bundesrat Häberlin verlassen. Das jetzige System, das nach den Vorschlägen der Kommission und des

Departementes eingeführt werden soll, ist nämlich schärfer als das des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes. Darüber hinweg helfen keine Diskussionen. Anlässlich der Beratungen in der Kommission, zu der ich in freundlicher Weise eingeladen worden bin und wofür ich auch hier danken möchte, ist dies auch gar nicht bestritten worden.

Wenn das der Fall ist, wird man sich aber fragen müssen: Warum gründen wir ein neues Haftpflichtsystem, das eine Zwischenstufe zwischen der gegenwärtigen Eisenbahnhaftpflicht und der Haftpflicht der Stark- und Schwachstromanlagen bildet? Ich habe jedoch aus den Worten der beiden Herren Referenten nichts gehört, das dieses Novum irgendwie begründen würde.

Wenn man aber ein Gesetz ausarbeitet, so muss man dabei organisch vorgehen; man muss es aus dem bisherigen Rechtszustand herauswachsen lassen und sich wohl hüten, einfach etwas zu diktieren. Das Gesetz soll nicht ein Willkürakt des Gesetzgebers, sondern die gesetzgeberische Zusammenfassung des im Volke lebenden Rechtsbewusstseins darstellen. Berücksichtigen Sie dies, so werden Sie sich fragen, dass das Volk wohl eine Verschärfung der Automobilhaftpflicht gegenüber dem bisherigen Rechte verlangt, aber keineswegs eine über die Eisenbahnhaftpflicht hinausgehende Haftpflicht. Gegen eine solche wehre ich mich.

Ich bin durchaus damit einverstanden, dass die Automobilhaftpflicht verschärft werden soll, ebenso dass die Kausalhaftpflicht, wie sie in Art. 30 grundsätzlich festgestellt ist, beibehalten werde. Ich beuge mich deshalb gegenüber der Kommission eigentlich grundsätzlich nicht auf einem verschiedenen Boden: die Differenzen zwischen uns sind an einem ganz andern Orte. Sie beziehen sich auf die Ausschliessungs- und die Milderungsgründe der Haftung. Da gehen wir auseinander, und zwar deswegen, weil die Kommission von der Eisenbahnhaftpflicht abweicht, während ich dasselbe zum Muster genommen und wörtlich kopiert habe.

Nun hat mir der deutsche Referent zum Vorwurf gemacht, daß meine Redaktion gerade deswegen einen Fehler enthalte, weil sie die angeblich schlechte Redaktion des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes nachahme. Ich kann aber nicht finden, dass Art. 1 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes schlecht redigiert sei. Dieses Gesetz, aus dem Jahre 1874 stammend, wurde im Jahre 1905 in wenigen Punkten abgeändert. Seit dem Jahre 1874 hat man somit dieses Gesetz mit ganz wenigen Abänderungen gehandhabt. Die Rechtsprechung hat sich darauf eingestellt. Sein Inhalt ist in das Volksbewusstsein übergegangen. Es wundert mich deshalb, wenn heute, im Jahre 1925, der deutsche Herr Referent erklärt, Art. 1 dieses Gesetzes sei schlecht redigiert, die Gerichte schlugen sich damit herum, wie er zu interpretieren sei. Sie mögen jedoch ein Gesetz so gut machen, wie Sie wollen, so werden sich die Gerichte stets damit « herumschlagen » müssen, wie es auszulegen sei, weil kaum ein Gesetz so abgefasst werden kann, dass es nicht doch verschiedener Auslegung fähig wäre. So ist es begreiflich, dass an die vielen Fälle, die nach diesem Gesetze zur Beurteilung gekommen sind, sich natürlich eine gewisse Gerichtspraxis geknüpft hat, die man in dem Momente, wo man das Gesetz aufgestellt hat, nicht voraussehen konnte.

Aber deswegen das Gesetz als schlecht zu schelten, ist natürlich nicht richtig.

Die Vorschläge, die ich aufgestellt habe, lehnen sich nun an dieses Gesetz an: sie haben deswegen den grossen Vorteil, dass die ganze bisherige Literatur und Rechtsprechung über dieses Gesetz ohne weiteres für die Behandlung von Fällen nach dem neuen Automobilgesetz herangezogen werden kann. Es entsteht dadurch zum vorneherein eine gewisse Rechtssicherheit, die Sie bei einem ganz neuen Gesetz nicht haben. Da tastet der Anwalt, es tastet der Richter, bis er das herausgefunden hat, was nach seiner Meinung in dem Gesetze steckt. Eine derartige Rechtsunsicherheit zu vermeiden, muss unsere erste Aufgabe sein, wenn wir nicht anstatt etwas Gutes zu leisten, etwas Verhängnisvolles einführen wollen. Wir tun der Rechtsprechung und allen denen, denen wir das Gesetz zugute kommen lassen wollen, geradezu einen Dienst, wenn wir nicht neue Begriffe und Formulierungen aufstellen, sondern uns möglichst an das halten, was das bisherige Recht geschaffen hat. Diesen Vorzug hat nun — ich darf das ohne Eitelkeit sagen —, mein Vorschlag. Ich will auch auf ihn nicht stolz sein, denn er rührt im Grunde genommen gar nicht von mir her. Dem ihm zugrunde liegenden Gedanken haben vielmehr bereits im Ständerate die Herren Dr. Bolli und Dr. Keller beredten Ausdruck verliehen. Ich beanspruche gar kein anderes Verdienst, als die ausgezeichneten Voten dieser Herren Kollegen in eine bestimmte Fassung gebracht zu haben.

Es ist aber nicht richtig, dass diese Vorschläge ein «Konglomerat» aus verschiedenen schweizerischen und ausländischen Gesetzen seien. Ich habe allerdings vorerst das Eisenbahnhaftpflichtgesetz soweit kopiert, als es überhaupt zugänglich war. So weit dies nicht der Fall war, musste ich eine neue Formulierung suchen, die den Gedanken wiedergab, dem ich Ausdruck verleihen wollte. Deswegen von diesen Vorschlägen als von einem «Konglomerat» zu sprechen, ist mindestens nicht gerade kollegial, namentlich wenn man sieht, wie z. B. im Vorschlag der Kommission zur Auslegung des Art. 30 und 31 der Art. 34 mit ihnen zusammengekoppelt wird. Das ist mindestens ein Schönheitsfehler des Entwurfes, den die von mir übernommene Fassung des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes nicht aufweist.

Aber nun will ich ins Einzelne gehen. Die Kommission und der Sprechende sind einig darin, dass grundsätzlich der Automobilist für den verursachten Schaden haften soll. An diesem Grundsatz wird nicht gerüttelt. Zweitens sind wir darin einig, dass die Haftpflicht nicht eintreten soll, wenn höhere Gewalt den Unfall verursacht hat. Der deutsche Herr Kommissionsreferent hat dergleichen getan, als ob es eine ganz besondere Privilegierung der Automobilisten wäre, wenn sie nicht für höhere Gewalt haften. Es weiss aber jedermann, dass höhere Gewalt in allen Rechtsverhältnissen von der Erfüllung der Pflichten entbindet. Also haben wir keine Privilegierung der Automobilisten; vielmehr handelt es sich bei dieser Bestimmung um einen Grundsatz des allgemeinen Rechtes. Drittens sind wir einig darin, dass von der Haftpflicht entbinden soll: jedes Verschulden eines Dritten.

Die Differenzen zwischen uns beginnen in der Frage: in wie weit das Verschulden des Geschädigten

selbst auf die Haftpflicht des Halters einen Einfluss haben soll. Hiebei hat mir zuerst redaktionell der deutsche Herr Referent den Vorwurf gemacht, dass ich einen Pleonasmus begehe, indem ich spreche von «Getöteten, Verletzten und Geschädigten». Das ist aber nicht der Fall; und auch wenn es einer wäre, so könnte man ihn leicht redaktionell wegoperieren. Tatsächlich ist aber, wenn jemand getötet wird, der «Geschädigte» nicht gleichbedeutend mit dem Getöteten, es sind nämlich unter Umständen die Hinterlassenen, die infolge des Unfalles ihren Versorger verloren haben. Deswegen habe ich in vollem Bewusstsein den Ausdruck «Geschädigter» gebraucht. Aber das ist schliesslich ein Streit um Worte. Wichtiger ist die Frage, wie das Verschulden des Geschädigten behandelt werden soll. Da stehe ich auf dem Standpunkte, dass wir zwar die Haftung des Automobilhalters erhöhen sollen, dass wir aber, was das Verschulden des Geschädigten anbelangt, das gewöhnliche Recht des Obligationenrechtes beibehalten sollen. Ich sehe nämlich gar nicht ein, warum das Verschulden eines Geschädigten anders bewertet werden soll, je nachdem es in Verbindung mit einem Automobilunfall oder in Verbindung mit einem andern Unfall erscheint. Selbstverständlich wird der Richter bei einem Automobilunfall die Frage des Verschuldens genau abwägen, und namentlich in Berücksichtigung ziehen, dass der Betreffende einem besonders gefährlichen Fahrzeug gegenüber gestanden hat. Wenn er aber ein Verschulden feststellt, dann sehe ich nicht ein, warum er in diesem Falle dieses Verschulden anders behandeln soll als sonst. Wenn den Geschädigten hierbei ein Verschulden trifft, so soll er genau gleich behandelt werden wie jeder andere, der schuldhaft gehandelt hat.

Wie ist nun dieses Verschulden zu bewerten? Ich knüpfe bei Beantwortung dieser Frage an das Eisenbahnhaftpflichtgesetz an, welches sagt: Ist der Unfall ausschliesslich durch ein Verschulden des Geschädigten verursacht worden, dann besteht auch keine Haftpflicht; ist er teilweise durch ein Verschulden des Geschädigten verursacht worden, so besteht parallel eine teilweise Haftpflicht. Sie sehen, dass dieses System so deutlich, klar und durchsichtig ist, wie nur möglich.

Die Kommission aber unterscheidet nicht zwischen ausschliesslichem und teilweisem Verschulden, sondern zwischen leichtem und grobem Verschulden.

Nun ist schon die Frage, was ist leichtes und was grobes Verschulden, eine sehr diffizile. Im Ständerate haben die Praktiker Dr. Bolli, Dr. Keller-Zürich und Herr Obergerichtspräsident Böhi erklärt, das sei in der Tat eine Frage, bei der eigentlich jeder eine andere Meinung haben könne. Ob eine Handlung als ein leichtes oder grobes Verschulden zu bewerten ist, ist ausschliesslich Sache des Gefühls; die Jurisprudenz wendet sich bei dieser Unterscheidung eigentlich mehr nicht an den Verstand, sondern an das Herz. Wenn der Richter wohl will, so wird er etwas als leichtes Verschulden anschauen; ist er strenger, wird er dieselbe Handlung als grobes Verschulden betrachten. Ich habe zur Illustration dieser Behauptung in der Kommission einen Fall erzählt, den ich Ihnen nicht vorenthalten möchte, damit Sie selber urteilen, ob ein Verhalten eines Verletzten als ein leichtes oder ein schweres Verschulden zu beurteilen ist: Auf einer Station mit elektrischer Eisenbahnführung

in der Nähe von Zürich sollte ein Eisenbahnwagen, der grosse Weinfässer auf einem Untergestell trug, entladen werden. Nun ist es strikte Vorschrift, die im betreffenden Falle den hier Beteiligten noch ausdrücklich, nicht nur einmal, sondern mehrfach zur Kenntnis gebracht wurde, dass die Wagen nicht bestiegen werden dürfen, solange der Strom nicht geerdet ist. Die Erdung dieses Stromes wird angezeigt durch eine Stange, an der ein rotes Fähnchen befestigt ist. Der Verletzte hat jedoch den Wagen doch bestiegen, bevor die Erdung bewerkstelligt war. Da es damals regnete, entstand durch den Regen Induktion; der Mann geriet in Flammen und wurde tödlich verletzt. Es war gar kein Zweifel, dass der Mann einzig durch den Umstand sein Leben eingebüsst hat, dass er bei dieser Witterung den Wagen betreten hat, bevor der Strom geerdet war. Das Versicherungsgericht von Zürich hat denn auch ohne weiteres angenommen, es liege ein Verschulden desselben vor. Nun macht aber das Stark- und Schwachstromgesetz einen Unterschied darin, ob das Verschulden ein leichtes oder ein grobes ist, weshalb sich das Gericht darüber aussprechen müsste, wie das Verhalten des Getöteten zu beurteilen sei. Sie kennen jetzt den Tatbestand. Urteilen Sie nun selbst einmal, ob sein Verschulden ein grobes oder ein leichtes gewesen ist. Ich bin fest überzeugt, wenn jeder für sich im Innern die Frage beantwortet, so wird die eine Hälfte von Ihnen sagen, es sei ein leichtes, und die andere Hälfte, es sei ein schweres Verschulden gewesen, und beide haben schliesslich von ihrer besondern Einstellung aus recht. So war es auch in jenem Falle. Der Vertreter der «SUVA» — es handelte sich um einen Fall gegen die Versicherungsanstalt in Luzern — behauptete, es liege grobes Verschulden des Getöteten vor. Der Sprechende als Anwalt der Betroffenen nahm den Standpunkt ein, es handle sich nur um ein leichtes Verschulden. Und das Gericht hat mir schliesslich recht gegeben.

Das ist ein Fall aus der Praxis. Sie werden mir anhand desselben ohne weiteres zugeben, dass die Frage «leichtes» oder «grobes Verschulden» in der Tat nicht leicht zu beantworten ist. Gerade aus diesem Grunde habe ich in meinem Antrage den Begriff des leichten und groben Verschuldens, trotzdem wir ihn auch in der übrigen Gesetzgebung etwa haben — aber auch dort immer die gleichen Schwierigkeiten bei seiner Anwendung finden — ausgeschaltet und aus dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz den Begriff «ausschliessliches» oder «teilweises» Verschulden hereingenommen. Dieser Begriff nötigt uns nicht mehr, an das Herz oder an das Gefühl zu appellieren, sondern hierbei handelt es sich um die rein verstandesgemässe Beurteilung eines Tatbestandes. Man hat anhand von Tatsachen festzustellen: Sind der und jener Umstand die einzigen Ursachen gewesen, aus denen der Betreffende verletzt worden ist, ja oder nein? Man steht vor Tatsachen, vor Realitäten, mit denen man rechnen kann. Das ist der grosse Vorteil gegenüber den Begriffen «leichtes» und «grobes Verschulden».

Nun hat man eingewendet, das Bundesgericht habe aber neben dem Begriffe des Verschuldens des Verletzten noch einen weitem Begriff eingeführt, nämlich den mit dem Verschulden konkurrierenden Zufall. Wenn der Zufall neben dem Verschulden des Verletzten eine Rolle gespielt hat, hat es in der

Tat erklärt, dass der Betreffende nicht mehr ausschliesslich, sondern nur teilweise schuld sei und ihm infolgedessen noch eine reduzierte Entschädigung zugesprochen. In der Kommission ist nun gesagt worden, aus dieser Praxis sehe man, dass das Bundesgericht genötigt gewesen sei, das Gesetz zu ergänzen, indem es einen ihm eigentlich fremden Begriff eingeführt habe, um um das ausschliessliche Verschulden des Verletzten «herumzukommen». Das ist jedoch durchaus nicht richtig. Zum Beweise hierfür kann ich auf einen Fall aus der letzten Zeit verweisen, der sich in der Nähe von Bern abgespielt hat, wobei ein Mann, der im letzten Moment über die Geleise auf einen abfahrenden Zug gesprungen ist, durch einen einfahrenden Zug getötet wurde. Dort hat das Gericht mit Recht angenommen, es liege ein Verschulden des Verletzten vor, weil er gegen die Vorschriften über das Geleise gegangen ist. Es hat aber weiter angenommen, dass der Zufall mitgespielt habe. Es fand aber diesen Zufall — was der Herr Referent übersehen hat — nicht in der gewöhnlichen Betriebsgefahr, sondern darin, dass durch die Bahn eine gesteigerte Betriebsgefahr herbeigeführt worden sei, weil sie den einfahrenden Zug nicht auf dem Geleise fahren liess, auf dem er sonst gewöhnlich eingefahren ist. Dieser Umstand wurde zugunsten des Getöteten bzw. seiner Hinterlassenen als ein Zufall betrachtet und in der Weise berücksichtigt, dass die Entschädigungssumme auf einen Drittel festgestellt wurde; zwei Drittel wurden auf Konto des Verletzten geschrieben. Diese Art Rechtsprechung ist also nicht so schablonenhaft, wie der Herr Referent glauben machen wollte. Wir dürfen nicht vergessen, dass das Bundesgericht schliesslich an die Gesetze gebunden ist und sich auch daran hält. Wir machen ihm ein schlechtes Kompliment, wenn wir dergleichen tun, als ob es die Gesetze nur als Nebensache betrachte und aus reiner Willkür Sprüche fälle. Die soeben dargestellte Praxis des Bundesgerichtes ist nun seit einer Reihe von Jahren konstant; sie hat nie irgendwelche Schwierigkeiten verursacht.

Aus all diesen Gründen sehe ich nicht ein, warum wir als Autohaftpflicht nicht einfach die Haftpflicht der Eisenbahnen glattweg übernehmen sollten. Das ist denn auch in den von mir aufgestellten Vorschlägen geschehen.

Eine Abweichung hiervon gebe ich Ihnen freilich zu. Ich habe nämlich ausser dem teilweisen Verschulden des Verletzten einen weitem Tatbestand angeführt, der eine Milderung der Haftpflicht herbeiführen soll, nämlich den folgenden:

Wenn der gebrauchte Wagen tadellos imstande war, wenn die maschinellen Teile desselben absolut tadellos funktioniert haben, wenn der Führer des Wagens ihn absolut korrekt gefahren hat und trotzdem ein Unfall entstanden ist, dann soll für den Richter die Möglichkeit bestehen, eine gewisse Milderung eintreten zu lassen.

Man hat mir deswegen vorgeworfen, dass ich damit das System der kausalen Haftung durchbreche. Ich gebe das auch ohne weiteres zu. Aber Sie haben eine verwandte Bestimmung auch in Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes. Dort haben Sie nicht nur den Umstand verwertet, dass bei dem Unfall jemand ein Verschulden trifft, sondern auch die Vorschrift: «Hat sich der Verletzte oder Getötete durch wissentliche Uebertretung polizeilicher Vor-

schriften in Berührung mit der Eisenbahn gebracht, so kann der Richter die Ersatzpflicht einschränken oder von derselben ganz entbinden.» Nun bestehen beim Automobilverkehr keinerlei Möglichkeiten, dass sich jemand «wissentlich durch Uebertretung polizeilicher Vorschriften» mit dem Automobil in Berührung bringt, denn man hat ja darauf verzichtet, für den Fussgänger irgend welche Vorschriften zu erlassen. Ich habe deshalb einen dem Automobilverkehr entsprechenden Haftpflichtmilderungsgrund eingeführt, der bis zur Verneinung der Haftpflicht führen kann; wenn die vorher erwähnten Momente vorliegen, mit andern Worten, wenn der Unfall sozusagen auf einen reinen Zufall zurückzuführen ist, dann soll der Richter eine gewisse Ermässigung der Haftpflicht eintreten lassen.

Warum habe ich das getan? Aus dem einfachen Grunde, weil mir bekannt ist, dass die Automobilistenkreise einem Gesetze mit einer weitergehenden Haftpflicht Opposition machen. Wenn wir die Möglichkeit haben, diese Opposition dadurch auszuschalten, dass wir eine Fassung finden, der sie schliesslich zustimmen, dann haben wir ausserordentlich viel gewonnen. Denn es handelt sich ja bei diesem Gesetz nicht nur um rein juristische Arbeit, sondern wir müssen auch an die Möglichkeit eines Referendums denken und deshalb dafür sorgen, dass es schliesslich in einer allfälligen Volksabstimmung angenommen wird. Wenn wir aber zum vornherein die Opposition der Automobilisten heraufbeschwören, so wissen wir nicht, was dann dabei herauskommt.

Nun kann ich Ihnen eines sagen: Ich habe meine Vorschläge dem Automobilklub vorgetragen, und diese Herren ermächtigen mich, Ihnen hier zu eröffnen, dass sie bereit sind, die Haftung gemäss meinen Vorschlägen zu übernehmen. Wenn es sich bloss um Anträge des Sprechenden handeln würde, hätte ich darauf verzichten können. Aber da nun die Kreise, die in hervorragendem Masse an diesem Gesetze interessiert sind, diese Anträge aufgenommen haben, so betrachte ich es als meine moralische Pflicht, sie hier zu vertreten. Lehnen Sie sie ab, dann werden wir erst abwarten müssen, was kommt; nehmen Sie sie aber an, so haben Sie die Möglichkeit, gegenüber dem bisherigen Zustande eine verschärfte Haftung einzuführen, wobei wir jedoch nicht einen Sprung von der obligationenrechtlichen Haftung bis zur «Uebereisenbahnhaft» zu machen genötigt sind, sondern schrittweise vorgehen, so wie Sie es bei Abfassung anderer Gesetze auch getan haben. Ich meine, das ist gesetzgeberisch kein schlechter Grundsatz.

Nun hat man eingewendet, die von mir vorgeschlagene Fassung der Haftpflicht rufe dem Prozessieren. Das ist jedoch unrichtig; prozessiert wird ja — gottlob, darf ich als Anwalt sagen — das Gesetz mag sein, wie immer es will. Es ist auch nicht richtig, dass das Gesetz zu ungünstigen Vergleichen Anlass gebe. Der Herr Kommissionsreferent deutscher Zunge hat mir einen ganz üblen Vorwurf gemacht, wenn er sagte, ich müsste vielleicht, wenn ich mein Gewissen durchforschte, zugeben, dass bei der Art und Weise, wie bei den Vergleichen der Versicherungsgesellschaften mit den Berechtigten vorgegangen werde, etwa der eine oder andere Geschädigte über den Löffel halbirt worden sei. Das wollte er doch sagen. Das ist indessen durchaus nicht richtig. Sie

können hierbei dem Geschädigten vielmehr sehr weit entgegenkommen, weil die Prozesskosten fast stets zu ihren Lasten fallen.

Man hat auch gesagt, der Geschädigte entschliesse sich etwa aus Angst vor dem Prozessieren zu einem Vergleiche. Bei der Praxis, jedem Geschädigten das Armenrecht zu verleihen, damit er ja prozessieren kann, halte ich diese Befürchtung nicht für zutreffend. Gestützt auf meine Erfahrungen darf ich sagen, dass die Versicherungsgesellschaften bei Erledigung von Unfällen im grossen und ganzen sogar äusserst loyal sind. Ich befürchte nicht, dass sich dies unter dem neuen Gesetze ändern wird, sondern bin fest überzeugt, dass sie diese Praxis beibehalten werden wie unter dem alten Gesetze.

Deswegen empfehle ich Ihnen meine Anträge. Sie sind herausgewachsen aus meinen praktischen Erfahrungen und haben zweifellos den Vorzug, dass sie bei einer grossen Klasse von Interessenten keinerlei Widerspruch veranlassen werden. Aber auch bei den Geschädigten nicht, denn diese stellen sich auch nach diesen Anträgen bedeutend besser als beim bisherigen Rechtszustande, was wir ja alle wollen. Darum nehmen Sie dieselben an, dann haben Sie das eine vorschwebende Ziel erreicht; verwerfen Sie dieselben, dann wissen wir noch nicht, was wir bekommen.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

Vormittagssitzung vom 3. Juni 1925.
Séance du matin du 3 juin 1925.

Vorsitz — Présidence: Hr. Mächler.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 307 hiervor. — Voir page 307 ci-devant.)

Farbstein: Ich empfehle Ihnen, die Anträge des Herrn Dr. Weisflog abzulehnen, dagegen dem Entwurf zuzustimmen. Herr Kollega Dr. Weisflog will bei der Haftpflicht ein einheitliches Prinzip. Er erklärt, er möchte nicht verschiedene Grade der Haftpflicht haben. Ich glaube, auf diesem Wege verkennt er eigentlich das ganze Prinzip der Haftpflicht. Er verkennt den Unterschied der Verantwortlichkeit in der Haftpflichtgesetzgebung von der nach gemeinem Recht. Nach gemeinem Recht haftet der, den ein Verschulden zutrifft. Nur derjenige kann zur Verantwortung gezogen werden, der aus Arglist oder aus Fahrlässigkeit jemandem einen Schaden zufügt. Bei der Haftpflicht kommt es auf das Verschulden

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1925
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.06.1925
Date	
Data	
Seite	307-317
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 878

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

schriften in Berührung mit der Eisenbahn gebracht, so kann der Richter die Ersatzpflicht einschränken oder von derselben ganz entbinden.» Nun bestehen beim Automobilverkehr keinerlei Möglichkeiten, dass sich jemand «wissentlich durch Uebertretung polizeilicher Vorschriften» mit dem Automobil in Berührung bringt, denn man hat ja darauf verzichtet, für den Fussgänger irgend welche Vorschriften zu erlassen. Ich habe deshalb einen dem Automobilverkehr entsprechenden Haftpflichtmilderungsgrund eingeführt, der bis zur Verneinung der Haftpflicht führen kann; wenn die vorher erwähnten Momente vorliegen, mit andern Worten, wenn der Unfall sozusagen auf einen reinen Zufall zurückzuführen ist, dann soll der Richter eine gewisse Ermässigung der Haftpflicht eintreten lassen.

Warum habe ich das getan? Aus dem einfachen Grunde, weil mir bekannt ist, dass die Automobilistenkreise einem Gesetze mit einer weitergehenden Haftpflicht Opposition machen. Wenn wir die Möglichkeit haben, diese Opposition dadurch auszuschalten, dass wir eine Fassung finden, der sie schliesslich zustimmen, dann haben wir ausserordentlich viel gewonnen. Denn es handelt sich ja bei diesem Gesetz nicht nur um rein juristische Arbeit, sondern wir müssen auch an die Möglichkeit eines Referendums denken und deshalb dafür sorgen, dass es schliesslich in einer allfälligen Volksabstimmung angenommen wird. Wenn wir aber zum vornherein die Opposition der Automobilisten heraufbeschwören, so wissen wir nicht, was dann dabei herauskommt.

Nun kann ich Ihnen eines sagen: Ich habe meine Vorschläge dem Automobilklub vorgetragen, und diese Herren ermächtigen mich, Ihnen hier zu eröffnen, dass sie bereit sind, die Haftung gemäss meinen Vorschlägen zu übernehmen. Wenn es sich bloss um Anträge des Sprechenden handeln würde, hätte ich darauf verzichten können. Aber da nun die Kreise, die in hervorragendem Masse an diesem Gesetze interessiert sind, diese Anträge aufgenommen haben, so betrachte ich es als meine moralische Pflicht, sie hier zu vertreten. Lehnen Sie sie ab, dann werden wir erst abwarten müssen, was kommt; nehmen Sie sie aber an, so haben Sie die Möglichkeit, gegenüber dem bisherigen Zustande eine verschärfte Haftung einzuführen, wobei wir jedoch nicht einen Sprung von der obligationenrechtlichen Haftung bis zur «Uebereisenbahnhaft» zu machen genötigt sind, sondern schrittweise vorgehen, so wie Sie es bei Abfassung anderer Gesetze auch getan haben. Ich meine, das ist gesetzgeberisch kein schlechter Grundsatz.

Nun hat man eingewendet, die von mir vorgeschlagene Fassung der Haftpflicht rufe dem Prozessieren. Das ist jedoch unrichtig; prozessiert wird ja — gottlob, darf ich als Anwalt sagen — das Gesetz mag sein, wie immer es will. Es ist auch nicht richtig, dass das Gesetz zu ungünstigen Vergleichen Anlass gebe. Der Herr Kommissionsreferent deutscher Zunge hat mir einen ganz üblen Vorwurf gemacht, wenn er sagte, ich müsste vielleicht, wenn ich mein Gewissen durchforschte, zugeben, dass bei der Art und Weise, wie bei den Vergleichen der Versicherungsgesellschaften mit den Berechtigten vorgegangen werde, etwa der eine oder andere Geschädigte über den Löffel halbirt worden sei. Das wollte er doch sagen. Das ist indessen durchaus nicht richtig. Sie

können hierbei dem Geschädigten vielmehr sehr weit entgegenkommen, weil die Prozesskosten fast stets zu ihren Lasten fallen.

Man hat auch gesagt, der Geschädigte entschliesse sich etwa aus Angst vor dem Prozessieren zu einem Vergleiche. Bei der Praxis, jedem Geschädigten das Armenrecht zu verleihen, damit er ja prozessieren kann, halte ich diese Befürchtung nicht für zutreffend. Gestützt auf meine Erfahrungen darf ich sagen, dass die Versicherungsgesellschaften bei Erledigung von Unfällen im grossen und ganzen sogar äusserst loyal sind. Ich befürchte nicht, dass sich dies unter dem neuen Gesetze ändern wird, sondern bin fest überzeugt, dass sie diese Praxis beibehalten werden wie unter dem alten Gesetze.

Deswegen empfehle ich Ihnen meine Anträge. Sie sind herausgewachsen aus meinen praktischen Erfahrungen und haben zweifellös den Vorzug, dass sie bei einer grossen Klasse von Interessenten keinerlei Widerspruch veranlassen werden. Aber auch bei den Geschädigten nicht, denn diese stellen sich auch nach diesen Anträgen bedeutend besser als beim bisherigen Rechtszustande, was wir ja alle wollen. Darum nehmen Sie dieselben an, dann haben Sie das eine vorschwebende Ziel erreicht; verwerfen Sie dieselben, dann wissen wir noch nicht, was wir bekommen.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

Vormittagssitzung vom 3. Juni 1925.
Séance du matin du 3 juin 1925.

Vorsitz — Présidence: Hr. Mächler.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 307 hiervor. — Voir page 307 ci-devant.)

Farbstein: Ich empfehle Ihnen, die Anträge des Herrn Dr. Weisflog abzulehnen, dagegen dem Entwurf zuzustimmen. Herr Kollega Dr. Weisflog will bei der Haftpflicht ein einheitliches Prinzip. Er erklärt, er möchte nicht verschiedene Grade der Haftpflicht haben. Ich glaube, auf diesem Wege verkennt er eigentlich das ganze Prinzip der Haftpflicht. Er verkennt den Unterschied der Verantwortlichkeit in der Haftpflichtgesetzgebung von der nach gemeinem Recht. Nach gemeinem Recht haftet der, den ein Verschulden zutrifft. Nur derjenige kann zur Verantwortung gezogen werden, der aus Arglist oder aus Fahrlässigkeit jemandem einen Schaden zufügt. Bei der Haftpflicht kommt es auf das Verschulden

des Täters nicht an, er haftet für Zufall. In Betracht kommt nicht die Handlung des Täters, sondern die Sache, der Betrieb, das Gewerbe, dessen Inhaber haftpflichtig ist. Je grösser die Gefahr des Gewerbes oder des Betriebes oder einer Sache ist, je grösser und schwerer wird auch in dem einen oder andern Fall die Haftpflicht sein. Man sagt sich: Je grösser die Gefahr für einen Menschen ist, desto grösser soll auch die Verantwortlichkeit des Betreffenden sein, der haftpflichtig ist.

Nun sagt Herr Dr. Weisflog, er wolle ein einheitliches System der Haftpflicht. Wir haben es schon jetzt nicht, schon in der gegenwärtigen Gesetzgebung nicht. Wir haben schon jetzt 3 Prinzipien der Haftpflicht. Das erste Prinzip ist die Haftpflicht des Tierhalters nach Obligationenrecht. Der Tierhalter haftet auch. Er kann sich befreien, er kann sich exkulpieren, wenn er nachweist, dass er alle Sorgfalt zur Anwendung gebracht hat. Seine Haftpflicht ist eine leichte, und aus begreiflichen Gründen. Die Tiere sind in der Regel Haustiere; wenn man sie nicht reizt, werden sie niemandem einen Schaden zufügen. Aus diesem Grunde ist die Haftpflicht des Tierhalters eine leichte.

Der zweite Grad der Haftpflicht ist die Haftpflicht der Eisenbahnen. Hier handelt es sich schon um schwierigere Sachen, und daher haftet die Eisenbahn viel weitergehend als der Tierhalter. Bei der Eisenbahnhaftpflicht wird die Eisenbahn nur dann von der Haftpflicht befreit, wenn sie höhere Gewalt oder ein Verschulden des Täters nachweist.

Nun kommt der dritte Grad der Haftpflicht, die Haftpflicht des Inhabers einer elektrischen Stromanlage. Hier geht das Gesetz noch weiter. Hier haftet der Inhaber nur dann, wenn er das Verschulden eines Dritten oder ein grobes Verschulden des Verletzten beweist.

Sie sehen mit einem Wort: Beim Tierhalter genügt es, wenn er seine eigene Aufmerksamkeit nachweist; bei der Eisenbahn genügt es, wenn das Verschulden des Täters vorliegt; bei Starkstromanlagen genügt nur das grobe Verschulden. Sie sehen, wir haben schon in der bisherigen Gesetzgebung faktisch drei Stufen von Haftpflicht.

Was will Herr Dr. Weisflog? Er will sozusagen ein einheitliches Prinzip. Der Bundesrat will bei der Automobilhaftpflicht weitergehen. Herr Dr. Weisflog will für den Automobilbesitzer die Haftpflicht der Eisenbahn. Ich frage, warum nicht die der Starkstromanlagen? Er will die Haftpflicht der Eisenbahnen, weil diese günstiger ist für die Herren Automobilbesitzer; das ist der einzige Grund. Denn die Haftpflicht, wie sie im Entwurf vorgesehen ist, ist nicht nur die einzig logische, sie ist die einzig gerechte. Wenn Sie einmal die verschiedenen Gefahren sich ansehen, werden Sie folgendes feststellen: 1. Das Haustier: Die Gefahr ist eine geringe, man kann dem Haustier ausweichen, aus diesem Grunde ist die Haftpflicht eine milde. 2. Die Eisenbahnen: Die Gefahr ist eine grössere, aber die Eisenbahn bewegt sich auf einem Geleise, man kann ihr ausweichen; die Haftpflicht ist eine schärfere als beim Tierhalter, aber eine mildere als bei den Starkstromanlagen. 3. Beim Elektrizitätswerk: Das Elektrizitätswerk befindet sich nicht in einem Geleise, es befindet sich immerhin an einem bestimmten Ort; der Mensch kann es meiden, das Werk läuft ihm nicht nach, der Mensch

muss sich ihm nähern, daher eine stärkere Haftpflicht als bei der Eisenbahn, aber eine mildere als beim Automobil. 4. Das Automobil bewegt sich nicht auf einem Geleise, es bewegt sich auf der Landstrasse, es läuft dem Menschen nach, dem Menschen drohen grosse Gefahren. Die logische Konsequenz ist daher die: eine strengere Haftpflicht als in den vorhergehenden Fällen. Herr Dr. Weisflog will hier sogar eine mildere Haftpflicht als beim Elektrizitätswerk; er will das Automobil der Eisenbahn gleichstellen, die nicht dem Menschen nachläuft, während das Automobil faktisch dem Menschen nachläuft.

Sie sehen, wie ungerecht das ist, was Herr Dr. Weisflog will. Er hat uns erklärt, der Automobilklub sei für seine Anträge. Ich weiss nicht, ob Herr Kollega Dr. Weisflog in Wirklichkeit mit den besten und vornehmsten Mitgliedern des Automobilklubs gesprochen hat. Diese wären kaum für seine Anträge.

Worauf kommt es eigentlich an? Art. 40 des Gesetzes sieht eine obligatorische Versicherung vor; jeder Automobilist wird sich versichern müssen. Ich kenne die Prämie nicht genau, aber ich nehme an, sie wird nicht höher als 200—300 Fr. jährlich sein, das sollte das Maximum sein. Bei der Differenz zwischen den Anträgen des Herrn Dr. Weisflog und den Anträgen des Entwurfes wird ein Versicherter vielleicht 10, vielleicht 15 oder 20 % jährlich mehr an Prämien bezahlen müssen. Das ist die ganze Differenz, sagen wir 20—30 Fr., und darauf kommt es an. Nun kann ich mir wirklich nicht vorstellen, dass irgend ein Autoherr, der vielleicht 5000, 6000 oder 10,000 Fr. jährlich für sein Automobil ausgibt, wegen dieser kleinen Differenz von 20—30 Fr. Opposition gegen das Gesetz machen soll. Wer in der Lage ist, 5000, 6000 oder 8000 Fr. jährlich für ein Automobil auszugeben, der wird nicht so kleinlich sein, diese 20—30 Fr. sparen zu wollen.

Es handelt sich aber gar nicht um die Herren Automobilisten, es handelt sich um die Versicherungsgesellschaften. Diese legen Gewicht darauf, dass die Anträge des Herrn Dr. Weisflog angenommen werden. Sie werden es dann viel leichter haben, bei Prozessen zu sagen: Wir wagen den Prozess und werden dem Kläger sagen: Dich trifft nun ein Verschulden. Der Verletzte wird dann eingeschüchtert und sagt sich: Vielleicht wird der Richter erklären, es liege doch Verschulden vor und dann wird der Mann vorziehen, aussergerichtlich abzumachen. Wird aber im Gesetz nur grobes Verschulden exkulpiert, so wird es den Versicherungsgesellschaften nicht leicht werden, für sich günstige Vergleiche abzuschliessen. Da begreife ich, dass die Versicherungsgesellschaften Gewicht darauf legen, dass die Anträge des Herrn Dr. Weisflog angenommen werden.

Aber wir sollen ein Gesetz nicht für die Versicherungsgesellschaften, sondern für die grosse Masse der Fussgänger machen, die durch das Automobil geschädigt werden können. Herr Dr. Weisflog droht mit dem Referendum, indem er sagt, es handle sich um eine Referendumabstimmung. Ich glaube, wenn es zu einer Volksabstimmung kommen wird, so wird vielleicht der ökonomisch mächtige Automobilklub Geld aufbringen können für Inserate, vielleicht für anonyme Einsendungen, für Flugblätter, für Plakate etc., denn das alles kostet Geld. Die grosse Masse der Stimmberechtigten besteht aber nicht aus den Mitgliedern des Automobilklubs, sondern aus den

Fussgängern. Ich glaube, wenn man vor der Volksabstimmung dann das zitieren wird, was Herr Kollega Dr. Weisflog in diesem Ratssaal im Namen des Automobilklubs gesagt hat, dann werden die Referendumsbürger sich sagen, dass das Gesetz nach dem vorliegenden Entwurf im Interesse des Volkes liegt und dass es kein Gesetz für den Automobilklub, sondern eines für die Masse der Stimmberechtigten haben will. Denn es handelt sich hier schliesslich um Witwen und Waisen der Teile des Volkes, die zu Fuss gehen müssen. Ich empfehle Ihnen, die Anträge des Herrn Dr. Weisflog abzulehnen.

Bundesrat **Häberlin**: Wenn wir die Haftpflichtfrage behandeln, so werden wir uns klar sein müssen, dass wir selbstverständlich nicht mit Gesetzen und Gesetzesbestimmungen allein Ordnung schaffen können auf dem Gebiet des Automobilverkehrs. Wir ordnen hier die Frage: Wie sollen die leider erfahrungsgemäss unvermeidlichen Automobilunfälle behandelt werden? Wir wollen darauf vertrauen, dass in Zukunft die Erziehung auf beiden Seiten noch wesentlich mehr einsetzt als bis heute; dass der Automobilist vorsichtiger, sachgemässer zu fahren beginnt, derjenige nämlich, der das noch nicht gelernt hat, und dass auch unser Fussgängerpublikum und das fahrende Publikum — wir haben ja noch andere Fuhrwerke — sich der Strassendisziplin anzupassen versteht. Von dieser Erwartung müssen wir ausgehen.

Aber damit können wir uns selbstverständlich nicht begnügen, sondern wir müssen mit gesetzlichen Bestimmungen nachhelfen; zuerst mit den Verkehrsbestimmungen, die Wegleitung geben, wie man überhaupt aufeinander Rücksicht zu nehmen hat; dann mit den Strafbestimmungen, die einschreiten, wenn alle diese Vorschriften nichts nützen und der Ernst des Gesetzes zur Anwendung gebracht werden muss. Wenn nun trotz alledem der Unfall nicht vermieden werden kann, so müssen wir die Folgen des Unfalles regeln, die Fragen ordnen: Wer hat die Folge zu tragen? In welcher Art und Weise ist die Folge zu tragen? Wie ist die Verteilung vorzunehmen zwischen demjenigen, der im Wagen drin sitzt, dem Besitzer oder Halter, und demjenigen, der vom Wagen geschädigt worden ist? Und endlich, wie ist die Erfüllung der Haftpflicht sicherzustellen? Das ist die Versicherungsfrage.

Sie haben gesehen, dass wir versucht haben, Ihnen für die Haftpflicht selbst ein System vorzulegen, das in erster Linie nun allerdings den Bedürfnissen des auf der Strasse verkehrenden Publikums Rücksicht tragen soll. Das ist unser Ausgangspunkt, nicht die Sorge für den Automobilisten, das sagen wir rundweg, sondern die Sorge für denjenigen, der dem neuen Vernehrsmittel zum Opfer fallen kann. Ich meine, es sollte auf der ganzen Linie verständlich sein, dass das hier der massgebende Gesichtspunkt ist.

Nun hat das System, nach welchem die Folgen der Unfälle getragen werden müssen, im Laufe der Zeiten Veränderungen erfahren, in der Vorbereitung und parlamentarischen Beratung. Nach dem bisherigen Gesetz stehen wir auf der Etappe, dass für den Unfall nur derjenige Automobilist haftbar ist, dem ein Verschulden zur Last fällt und dem dieses Verschulden in einem allfälligen Prozess vom Kläger,

vom Geschädigten nachgewiesen werden kann. Das ist unser altes Obligationenrecht.

Nun sind wir, wie ich glaube, alle einverstanden, dass dieses System sich als ungenügend erwiesen hat und dass wir zum Schutze des Publikums ganz zweifellos einen erheblichen Schritt weitergehen müssen. Damit sind auch die Automobilisten einverstanden. Ich füge bei, dass sie von allem Anfang an damit einverstanden gewesen sind. Aber sie wollten nur einen leichten Schritt weitergehen, nämlich durch die Umkehrung der Beweislast. Sie wollten nach wie vor, dass nur derjenige Automobilist haftpflichtig erklärt werden könne, der ein Verschulden an dem Unfall trage. Aber sie waren damit einverstanden, dass es in Zukunft nicht mehr Sache des Verunfallten, des Klägers sein solle, die Schuld des Automobilisten nachzuweisen, sondern dass in Zukunft der Automobilist es sein müsse, der nachweist, dass ihn kein Verschulden trifft, also Umkehrung der Beweislast im Sinne der Tierhalterhaftpflicht.

Damit waren aber Ihre Kommissionen nicht einverstanden; sie wollten einen Schritt weiter und zum Grundsatz der Kausalhaft übergehen, freilich nicht zum reinen Grundsatz der Kausalhaftung, denn der reine Grundsatz der Kausalhaftung würde verlangen, dass einfach der Automobilist, wenn sein Vehikel einen Unfall verursacht, unter allen Umständen den Schaden vergüten muss, vielleicht mit Rückgriff, der ja auch in Frage kommt, wenn ein Dritter Ursachen setzt. Aber der Automobilist wäre der erste, auf den man greift, der die Summe hinlegen muss und der vielleicht gegen einen Dritten noch einen Rückgriff haben würde, vielleicht aber auch nicht. So streng haben wir die Haftpflicht nicht konstruiert.

Bei dem System, das wir Ihnen vorschlagen, haben sich folgende Abklärungen ergeben. Wir waren mit den Automobilisten einig darüber, dass der Automobilist frei sei, wo höhere Gewalt eingegriffen hat. Diesen Punkt wollen wir in der künftigen Diskussion beiseite lassen, er spielt praktisch keine Rolle, denn höhere Gewalt, Blitzschlag und alles andere, was man darunter versteht, arriiviert nicht alle Jahre einmal. Ferner waren wir zum Einverständnis darüber gelangt, wenigstens am 5. März 1925, dass beim reinen Zufall, abgesehen von der höheren Gewalt, also wo weder auf der Seite des Automobilhalters, des Fahrers, ein Verschulden vorliegt, noch auf der andern Seite beim Geschädigten, noch auch durch Eingreifen eines Dritten, ein Verschulden zu konstatieren ist, grundsätzlich der Halter zu haften habe. Das ist unsere Kausalhaftung. Mit Kausalhaftung ist der Gedanke vielleicht auch nicht ganz richtig ausgedrückt, denn warum wollen wir hier den Verursacher belasten mit den Folgen des Unfalles? Weil im Betrieb des Automobils ein ganz generelles sehr leichtes Verschulden darin liegt, dass eine neue Gefahr, die früher für den Verkehr auf der Strasse und den öffentlichen Plätzen nicht bestanden hatte, nun in den Verkehr einsetzt. Dieser Verschuldensgedanke steckt in dieser Kausalhaftung, ob es die Theoretiker anerkennen wollen oder nicht. Im Untergrunde ist das die moralische und rechtliche Ursache, warum der Automobilist haften muss, nicht bloss weil er — nach früheren Begriffen — der Vermögliche ist gegenüber dem präsumiert unvermöglichen Opfer, sondern weil er die grosse Gefahr

auf die Strasse setzt. Das Letztere ist Tatsache und soll von den Automobilisten nicht verschleiert und nicht bestritten werden. Sie sollen das rundweg anerkennen. Ueber das Quantitative, wie gross der Gefahrenanteil auf der und auf der andern Seite ist, kann man sich ja schliesslich streiten.

Klar waren wir uns auch darüber, dass in allen den Fällen, wo den Halter wirklich ein Verschulden trifft, nach wie vor er hafte; einig sind wir darüber, dass wo zweierlei Verschulden, auf der Seite des Halters und auf der Seite des Geschädigten oder des Halters und eines Dritten eingreifen, die Beiden miteinander nach den Bestimmungen des Obligationenrechtes den Schaden tragen sollen. Das ist in unserem Art. 34 der neuen Vorlage vorgesehen.

Nun kommt aber das Gebiet, wo die Streitigkeiten eingesetzt haben und wo die endgültige Lösung noch gefunden werden muss. Wie ist es, wenn zwar auf der Seite des Halters kein Verschulden vorliegt, aber ein Verschulden, sei es des Geschädigten, sei es eines Dritten, Nebenausstehenden? Da haben wir uns wiederum geeinigt — das ist schon im Ständerat zur Erledigung gekommen — dass immer dann, wenn ein grobes Verschulden des Geschädigten in Frage kommt, der Halter seiner Haftpflicht entledigt ist, auch immer dann, wenn ein Dritter mit grobem Verschulden in die Speichen des Ursächlichkeitsrades gegriffen hat.

Der Kreis wird immer enger. Wie ist es nun, wenn ein leichtes Verschulden einer dieser Personen vorhanden ist, des Geschädigten oder eines Dritten? Der Ständerat statuierte, und zwar in gleicher Weise für den Geschädigten und für den Dritten: Wenn seitens einer dieser Personen ein leichtes Verschulden stattfindet, so ist die Haftpflicht des Halters zu ermässigen, sie kann auch vom Richter ganz ausgeschlossen werden. Hier ist also der Halter durch das leichte Verschulden eines andern nicht entlastet. Darüber haben sich die Automobilisten beklagt. Sie erklärten: Warum soll, wenn tatsächlich ein Dritter eingegriffen hat mit schuldhafter Handlung, ich als Fahrer, der ich mir nichts habe zuschulden kommen lassen, für den Dritten bezahlen müssen? In dieser Klage steckt ein richtiger Gedanke drin. Es wurde auf die Eisenbahnhaftpflicht hingewiesen, wo die Sache anders geordnet sei, indem dort, wenn ein Dritter ein leichtes Verschulden begangen habe, die Eisenbahn, die Unternehmung, die wir auf gleiche Stufe stellen wollen mit dem Automobilfahrer, nicht mehr haftpflichtig sei. In unserem neuen Vorschlage, dem das Departement zu Gevatter gestanden hat — ich will aber an dieser Stelle ausdrücklich betonen, dass wir uns immer Mühe gegeben haben, im Einklang mit der Kommission ihr genehme Lösungen zu suchen und zu finden und häufig in ihrem Auftrag — haben wir die Lösung gefunden, dass wir diesen Grundsatz der Eisenbahnhaftpflicht auch ins Automobilgesetz hineinnehmen. Auch hier besteht noch Einigkeit mit Herrn Dr. Weisflog.

Wie ist es nun dann, wenn nicht einen Dritten das leichte Verschulden trifft, sondern den Geschädigten? Da gehen nun Herr Dr. Weisflog und die Kommission auseinander. Herr Dr. Weisflog sagt uns: Ihr wollt ja das Eisenbahnhaftpflichtgesetz, nehmt also auch den andern Teil dieses Gesetzes hinüber, in dessen Art. 1 nicht nur bei leichtem Verschulden des Dritten, sondern auch bei leichtem Verschulden des Geschä-

digten die Unternehmung entlastet wird! Und Herr Dr. Weisflog hat dem Sprechenden die Frage gestellt: «Warum bist du jetzt anderer Meinung, denn du hast doch früher gesagt, wir wollen die Eisenbahnhaftpflicht hinübernehmen; erkläre mir das, Graf Oerindur!» Das werde ich nun besorgen.

Ich will auch heute noch die Haftpflicht des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes, aber die Eisenbahnhaftpflicht, wie sie sich in der Praxis der Gerichte durchgesetzt hat, wie sie effektiv durchgeführt wurde und nicht, wie sie bloss auf dem Papier stehen geblieben ist. Nach dem Wortlaut des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes nämlich kann der Geschädigte, wenn ihn ein ganz leichtes Verschulden trifft, die Unternehmung nicht belangen. In der Praxis aber hat sich das Empfinden durchgesetzt, dass es eigentlich nicht ganz gerecht sei, wenn in einem solchen Falle, wo doch auch die Betriebsgefahr der Eisenbahn — hier kommt die Kausal- oder Gefährdungshaftpflicht wieder mit ihrem Pferdefuss zum Vorschein — bestehe, ohne dass zwar ein persönliches Verschulden irgendeines Angestellten der Bahn vorliege, bei einem leichten Verschulden des Geschädigten, von diesem absolut nicht geklagt werden könne. Da hat man den Rank gefunden, um dem Mann doch etwas zu geben, und zwar im Art. 5 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes, wo steht, dass bei teilweisem Verschulden die Entschädigung zu reduzieren sei. Was für eine Bedeutung hatte der Art. 5, als man ihn erliess? Er bezog sich auf konkurrierendes Verschulden, auf gleichzeitiges Verschulden bei der Unternehmung und beim Geschädigten, auf das, was wir als Binsenwahrheit aus dem Obligationenrecht kennen und was wir hier im Art. 34 haben. Das Bundesgericht hat aus dem Art. 5 etwas anderes gemacht. Das ist eine Entwicklung durch die Praxis der Gerichte. Wenn wir diese Konstatierung machen, wollen wir dem Bundesgericht nicht eines anhängen und es schlecht hinstellen, sondern einfach die Konstatierung machen, die das Bundesgericht selbst in seinen Urteilen machte. Das Bundesgericht interpretierte in seiner Praxis den Begriff des teilweisen Verschuldens so, dass es sagte, es sei dann vorhanden, wenn zwar nur auf der Seite des Geschädigten ein eigentliches Personalverschulden vorliegt, daneben aber die Betriebsgefahr noch wesentlich mitspielte. Herr Dr. Weisflog hat gestern den Begriff der erhöhten Betriebsgefahr in der Diskussion gebraucht. Bald ist es so, bald anders gesagt worden. In der Tat, wenn wir das ins Deutsche übersetzen, so ist es eben so: Wenn ein leichtes Verschulden des Geschädigten vorliegt, neben der grossen Betriebsgefahr, so soll der Betriebsinhaber — wenn auch in reduziertem Masse — haftbar gemacht werden können.

Das wollen wir nun deutsch heraus sagen, weil wir ein neues Gesetz machen und nicht gebunden sind an den Text eines bereits vorhandenen anderslautenden Gesetzes. Das Bundesgericht musste mit einem vorhandenen Gesetz operieren und hatte juristische Interpretation zu treffen. Wir sind kein Gericht, sondern Gesetzgeber, und betreiben juristische Interpretation, indem wir uns von Anfang an so ausdrücken, wie wir es meinen. In all den Fällen, wo nur ein leichtes Verschulden vorliegt, wollen wir den Mann nicht vollständig mit den Folgen belasten, sondern wir respektieren daneben die Tatsache, dass eben die grosse Gefahr des Automobilbetriebes neben seinem Verschulden gestanden hat, als miteingreifend in den

Kausalnexus. Wir sind also mit andern Worten nur dem Worte nach auseinander, es wäre denn, dass Herr Dr. Weisflog auch das Eisenbahnhaftpflichtgesetz so auslegen will, wie es ursprünglich gemeint war; dann gehen wir faktisch auseinander, dann wollen wir Verschiedenes. Wir wollen heute das im Gesetze niederlegen, was das Bundesgericht in seinen Entscheidungen durch die Praxis eingeführt hat.

Das ist unsere Unterscheidung im ersten Teil des Antrages des Herrn Dr. Weisflog.

Viel weiter auseinander gehen wir natürlich im zweiten Absatz. Da kann ich nicht zugeben, dass die Behauptung des Herrn Kommissionspräsidenten, es handle sich hier um ein Konglomerat, ein unrichtiger Vorwurf sei. Herr Dr. Weisflog hat das als bösertige Spitze und als unkollegialisch empfunden. Ich kann diese bösertige Spitze in den Ausführungen des Herrn Kommissionspräsidenten nicht finden. Der Antrag des Herrn Dr. Weisflog ist tatsächlich eine Verbindung von verschiedenen Haftpflichtsystemen. Da ist es kein ehrenrühriger Vorwurf, wenn man sagt, es handle sich hier um einen Versuch, mehrere Haftpflichtsysteme zu verbinden. Herr Dr. Weisflog hat mich ja auch darauf fixieren wollen, dass ich erklärt hatte, wir wollten nicht neue und mehrere Systeme. Bei meiner damaligen Aussage bleibe ich; ich will nur das Eisenbahnhaftpflichtsystem, aber mit einem abgeänderten Text. Ich bin sofort mit Herrn Dr. Weisflog einverstanden, wenn er eine Motion stellt, man solle auch im Eisenbahnhaftpflichtgesetz die Sache richtig so sagen, wie sie von den Gerichten ausgelegt wird. Dann haben Sie die Einheit.

Nun will aber Herr Dr. Weisflog im zweiten Teile seines Antrages in gewissem Umfange die Tierhalterhaftung einführen. Er will einen Entlastungsbezug zulassen. Wenn alles vollständig in Ordnung ist, wenn der Automobilist beweisen kann: Die Maschine ist in Ordnung gewesen, das Material in Ordnung, die Funktionen in Ordnung, ich, der Automobilist, in Ordnung, dann soll der Automobilist auch sagen können: Jetzt ist kein Engel so rein wie ich; jetzt will ich auch nichts bezahlen! — Das ist eine verständliche Auffassung vom Standpunkte des Automobilisten aus, aber es geht eben gegen das gesetzgeberische Prinzip, das wir aufgestellt haben. Wir sagen: Wenn der Automobilist alles das beweisen kann, aber auf der andern Seite feststeht, dass auch beim Geschädigten kein Verschulden vorhanden ist, oder dass nur ein leichtes Verschulden, wie wir es konstruieren, vorhanden ist, dann wollen wir eben den Automobilisten nicht entlasten, sondern ihm die Zumutung stellen, dass er, aus seinem Sack — nicht die 30,000 oder 50,000, oder 70,000 Fr. — bezahlen muss, sondern dass er die leicht erhöhte Prämie zu bezahlen hat, die auch diese Fälle deckt. Das ist die einzige Zumutung, die wir dem Automobilisten machen.

Nun ist ja untersucht worden, welche finanziellen Folgen diese Differenzierung in der Haftpflicht nach System Weisflog oder nach System der Kommission habe. Herr Direktor Bosshard von der «Unfall Winterthur» hat in dankenswerter Weise seine Kenntnisse der Kommission und damit auch Ihnen zur Verfügung gestellt und Vergleiche zwischen den Prämienansätzen der beiden Systeme gemacht. Ich will nicht wiederholen, was bereits darüber gesagt worden ist. Der springende Punkt ist, dass der Unter-

schied zwischen dem System Weisflog und dem der Kommission vielleicht 10 Punkte ausmacht. Wenn wir also die Prämie erhöhen, so wird der Automobilist vielleicht nach dem Vorschlag der Kommission 150, nach dem System Weisflog 140 zu bezahlen haben. Das sind nur ungefähre Zahlen; ich will mich bei Zahlen natürlich nicht behaften lassen. Es ist also praktisch eine ganz untergeordnete Differenz, die nach unserer gesetzgeberischen Auffassung künftig zu decken ist. Diese Differenz muss in den Hintergrund treten vor dem grösseren Gedanken des ausgiebigen Rechtsschutzes für den Geschädigten. Das wird nirgends besser erfüllt als durch unsere Formulierung. Jedenfalls wird es weniger gut erfüllt durch die Formulierung des Herrn Dr. Weisflog.

Es ist sicher mit Recht schon gestern gesagt worden, dass die Formulierung des Herrn Dr. Weisflog eben auch die Streitigkeiten vermehre. Ich gebe Herrn Dr. Weisflog zu: Es mag gleichgültig sein, ob der Richter untersuchen muss, ob ein geteiltes Verschulden vorhanden sei oder ein leichtes. Ich gebe aber nicht zu, dass es so schauerhaft schrecklich sei, das leichte und das schwere Verschulden zu untersuchen. Das muss auch im Fall Weisflog stets untersucht werden; denn auch Herr Dr. Weisflog wird selbstverständlich nicht zugeben wollen, dass das Teilverschulden zur Verteilung der Haftung führe, wenn es sogar ein grobes Verschulden ist. Diese Konsequenz hat auch das Bundesgericht nicht gezogen. Aber wenn wir uns fragen, ob wir ungefähr gleich viel Prozesse haben werden mit unserem System, sei folgendes gesagt: Wir brauchen zuerst nur festzustellen, ob höhere Gewalt vorliegt. Das ist für den Richter bald erledigt. Dann fragen wir uns, ob das Verschulden eines Dritten vorliege. Wenn dieses vorhanden ist, ist der Halter aus der Sache; für ihn ist die Angelegenheit erledigt. Darauf haben wir festzustellen: ist das Verschulden des Geschädigten vorhanden. Wenn hier ein grobes Verschulden vorliegt, so ist die Sache ebenfalls erledigt. Liegt ein leichtes Verschulden vor, so ist auszurechnen: wie soll nun bei der Entschädigung reduziert werden. Nach dem Antrage des Herrn Dr. Weisflog ist es nun damit aber nicht aus. Auch wenn wir festgestellt haben, dass kein Verschulden eines Geschädigten oder eines Dritten vorhanden ist, dann kommt erst noch der Automobilist und sagt: So, und jetzt will ich untersucht haben, ob ich nicht beweisen kann, dass ich auch unschuldig bin! Dann geht es wieder von vorne an. Das wollen wir aber nicht. Hier ist die Kluft, wo unsere Ansichten auseinandergehen. Nach unserer Ansicht soll hier der Prozess aufgehören und die Versicherung bezahlen müssen.

Aus diesen praktischen legislativen Ueberlegungen heraus möchten wir Ihnen den einfachen und klaren Weg empfehlen, der dem Richter gestattet, bei einem leichten Verschulden zu erklären: Jetzt wird die Entschädigung reduziert. Sie kann nicht ganz erlassen werden, sie kann aber auch nicht im vollen Umfange auferlegt werden, sondern sie muss nach den Verhältnissen auf die beiden Faktoren verteilt werden, die einander gegenüberstehen: Wenn auf beiden Seiten kein Verschulden vorhanden ist, so trägt die Haftung der Automobilist, bzw. die hinter ihm stehende Versicherung.

Herr Dr. Weisflog hat am Schlusse die Referendums Glocke gezogen und erklärt, wir könnten mit An-

nahme seines abweichenden Antrages die Automobilisten befriedigen und uns damit einen Teil der Interessenten gewinnen. Ich habe in der ganzen Entwicklungsgeschichte dieses Automobilgesetzes ausserordentlich Wert darauf gelegt, wo immer möglich mit den Automobilisten zu gehen und auch ihre Interessen zu wahren. Ich habe aber immer erklären müssen: Es gibt eine Trennungslinie, von der ab die Interessen der verschiedenen Kreise auseinandergehen und wo wir dann die überwiegenden Interessen schützen müssen. Da ist es für mich denn keine Frage mehr, da muss sich der Automobilist den grösseren Interessen fügen. Ich bin nun nicht pessimistisch; ich schätze die Automobilisten nicht für so kleinlich und für so unintelligent ein, dass sie wegen der geringen Differenz, die hier in Frage steht, die Referendumsglocke läuten werden. Das werden sie im allereigensten Interesse unterlassen. Ich vertraue auf ihre Intelligenz und auf ihre vaterländische Einsicht, die auch sie dazu leiten muss, dass wir hier ein taugliches Gesetz zustande bringen.

Ich bitte Sie, meine Herren, den Entwurf der Kommission zu den Art. 30 und 31 — denn die Artikel müssen ja miteinander behandelt werden — anzunehmen.

Ast: Aus den Ausführungen des Herrn Dr. Weisflog sind Schlüsse gefolgt, die er wegen der Rechtsicherheit zieht. Er will keine neuen Spezialgesetze in der Haftpflichtgesetzgebung, sondern wünscht, dass man sich einfach an ein heute bestehendes Gesetz anlehnen solle. Das liege im Interesse der Rechtsicherheit der Betroffenen und im Interesse des Richters. Ich muss Ihnen aber gestehen, auch ich könnte Herrn Dr. Weisflog hier nicht folgen. Mir scheint, die Gesetze müssen der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung eines Landes folgen. So haben wir seinerzeit das Spezialgesetz der Eisenbahnhaftpflicht geschaffen. Heute ist die Notwendigkeit vorhanden, ein Spezialgesetz für die Automobilhaftung zu erlassen.

Es besteht gewiss ein Unterschied zwischen dem Eisenbahnhaftpflicht- und dem Automobilhaftpflichtgesetz. Das Automobilgesetz bringt das grössere Gefahrenmoment auf die Strasse gegenüber der Eisenbahn, die auf eigener Fahrbahn fährt. Bei der Eisenbahn braucht der Einzelne die Linie nur zum Ueberqueren, während er ebenso wie das Automobil gemeinsam die gleiche Fahrstrasse benützt. Ich beantrage Ihnen deshalb auch meinerseits, die Anträge Weisflog abzulehnen.

Ich habe nun nicht das Wort ergriffen, um hierzu zu sprechen, sondern zum Abs. 2 des Art. 31. Als die Versicherungsartikel an die Kommission zurückgewiesen wurden, habe ich darauf aufmerksam gemacht, dass die gegenwärtige Fassung des Ständerates, wonach auch bei leichtem Verschulden des Geschädigten schon in das Ermessen des Richters gestellt wird, die Ersatzpflicht zu ermässigen, oder gänzlich aufzuheben, nach meiner Ueberzeugung nicht im Interesse des Fussgängers liegt. Es ist nicht gut, dass schon beim leichtesten Verschulden eine Ermässigung, ja sogar eine vollständige Reduktion der Entschädigungspflicht vom Richter ausgesprochen werden darf. Der Bundesrat hatte seinerzeit in seinem Entwurf die Unterscheidung gemacht, ein grobes Verschulden des Verletzten sei Ausschliessungsgrund. Dann sagte er,

im Ermessen des Richters solle es liegen, die Entschädigung festzusetzen, wenn das Verschulden des Verletzten nicht grob sei. Das ist nun ein wesentlicher Unterschied. Es ist aber ein weiter Weg vom leichten über das erhebliche zum groben Verschulden. Da habe ich die Ansicht geäussert, es scheine mir im Interesse des Fussgängers zu liegen, dass, wenn das Wort «leichtes Verschulden» im Gesetzestext bestehen bleibe, das zu weitgehend in der Erleichterung der Haftpflicht sei, es solle das Wort «erhebliches Verschulden» statt leichtes eingesetzt werden. Ich habe zuhanden der Kommission einen solchen Wunsch geäussert. Die Kommission ist nicht darauf eingetreten, sondern hat sich nun dahin geeinigt, dass das Moment der vollständigen Aufhebung der Schadenersatzsumme weggelassen werde. Ich habe mich gestern mit dieser Tatsache abgefunden. Nun aber hat gestern der deutsche Referent, Herr Walther, gesagt, das Gesetz sei dazu da, um Prozesse zu vermeiden, und Herr Dr. Weisflog hat gestern abend gesagt, es würden sehr viele Schadensfälle ohne Prozesse erledigt. Ich habe innert Jahresfrist in einem engen Kreis meines Heimatkantons gesehen, dass bei sechs Unfällen mit tötlichem Ausgange fünf im Prozess liegen und ein einziger auf gütlichem Wege seine Erledigung finden wird, weil ein grobes Verschulden des Automobilfahrers vorliegt. Und ich habe die feste Ueberzeugung, wenn Sie die Fassung lassen, dass schon das leichte Verschulden eine Reduktion der Entschädigungspflicht nach sich zieht, es noch mehr Prozesse zur Erledigung der Ansprüche gibt, denn die Versuchung für die Versicherungsgesellschaften ist gross, den Nachweis zu erbringen versuchen, dass ein leichtes Verschulden des Verletzten vorliegt und damit eine reduzierte Entschädigung zu erreichen. Aus diesem Grunde hätte ich es lieber gesehen, wenn die alte Fassung des Bundesrates, wo es heisst «nicht ein grobes» wieder aufgenommen würde. Ich sehe aber ein, dass ein bezüglicher Antrag keine Aussicht auf Annahme hat. Die Kommission ist mit dem bundesrätlichen Vertreter in ihrem heutigen Vorschlag einig.

Ich bedaure es doppelt, dass Herr Dr. Müller, Obergerichtspräsident von Luzern heute nicht mehr unter uns weilt. Ich hatte Gelegenheit, mit ihm hierüber zu sprechen, und dabei erklärte Herr Dr. Müller, die Fassung, wie sie heute vorliegt, sollte unter allen Umständen geändert, und es das beste wäre, wenn man wieder auf den alten bundesrätlichen Vorschlag zurückkommen würde. Ich habe schon die Auffassung, wenn man sieht, wie viele Haftpflichtprozesse Kosten nach sich ziehen, so wäre es im Interesse der Automobilfahrer, eine gewisse Enquete aufzustellen, wie hoch eigentlich sämtliche Versicherungsprämien sämtlicher Motorradfahrer und Automobilisten sich belaufen, wie hoch die bezahlten Entschädigungssummen sind und wie hoch die Prozesskosten. Ich habe die feste Ueberzeugung, wenn sich die Prozesse etwas reduzieren würden, so könnte die Haftpflicht verschärft werden, ohne dass die Prämien erhöht werden müssten.

Nun aber noch zu einem weiteren Punkte, und das ist einer der Ausschlussgründe. Wir haben nun hier drei Ausschlussgründe: höhere Gewalt; hier haben wir nichts zu sagen, dann grobes Verschulden des Geschädigten; auch das ist mir verständlich, nun aber der 3. Grund: schuldhaftes Verfahren eines

Dritten. Hier haben wir doch grosse Bedenken. Die Herren Referenten und Herr Dr. Weisflog haben gestern zugegeben, dass als Grundsatz dieses Gesetzes gelte eine Kausalhaftung, eine Zufallhaftung. Und nun frage ich mich, wie steht nun die Geschichte, wenn, sagen wir ohne irgend sein geringstes Verschulden, der alleinige Ernährer einer Familie durch schuldhaftes Verhalten eines Dritten von einem Automobilfahrer überfahren wird? Wenn das nun ein Ausschlussgrund ist, wie gestaltet sich dann die Sache? In Art. 34 wird auf das Regressrecht verwiesen. Ich gebe nun zu, wenn der schuldhafte Dritte ein zahlungsfähiger Mann ist, so werden die Beschädigten zu ihrer Sache kommen. Hat er aber nichts, so erhalten sie nichts. Und da will mir heute scheinen, dass wir nicht eine Gesetzgebung machen sollten, in der solche Fälle zur Möglichkeit würden. Wie macht sich der Unterschied, wenn dieser Ausschlussgrund aufgehoben wird? Dann hat nach Art. 34 die Versicherung oder der Automobilhalter das Regressrecht an den betreffenden schuldhaften Dritten. Ist er zahlungsfähig, so wird er der Leidtragende sein und muss bezahlen. Ist er aber nicht zahlungsfähig, dann muss die Versicherung in die Lücke treten und der Betroffene, der Familienvater muss entschädigt werden. Halten wir den Ausschlussgrund aufrecht, so erhalten die Geschädigten nichts, auch wenn sie ihren alleinigen Ernährer verlieren. Stellen Sie sich einmal vor, der Getötete ist Familienvater von 5 oder 6 Kindern, die alle minderjährig sind, und die er mit der Mutter brotlos zurücklässt! Da wird der Richter vor die Notwendigkeit gestellt, dass er die Haftpflicht und damit Entschädigung auf Grund dieses Ausschlussgrundes ablehnen muss. Da habe ich schon die Auffassung, dass hier die schöne Devise nicht zum Ausdruck kommt: «Gerechtigkeit erhöht ein Volk!». Denn die Gerechtigkeit eines Volkes kann sich ja nur in ihrer Gesetzgebung und ihrer Auswirkung Geltung verschaffen; ich bin fest überzeugt, dass diese angeführte Tatsache nicht im Rechtsempfinden unseres Volkes und nicht im Rechtsempfinden des Richters liegt. Ich beantrage Ihnen deshalb, diesen dritten Ausschlussgrund fallen zu lassen.

Dedual : Der vorliegende Fall ist rechtlich genommen und nur obenhin betrachtet nicht sehr leicht zu entscheiden. Ich vertrete den Standpunkt, den ich bereits in der Kommission eingenommen habe. Ich frage mich nämlich, ob es gut war, dass wir vom ursprünglichen Standpunkte abgerückt sind, wie ihn der bundesrätliche Antrag enthielt. Dieser Standpunkt sah möglichst reine Kausalhaftung vor im Gegensatz zur reinen Verschuldungshaftung, wie sie die Automobilisten anstreben. Dieser bundesrätliche Standpunkt entsprach der Volksanschauung und der bundesgerichtlichen Praxis. Man wäre daher sehr versucht, den bundesrätlichen Antrag wieder aufzunehmen. Es geht mir da wie dem Herrn Kollegen Ast. Allein, ich will das nicht tun, weil ich mich mit dem Kommissionsantrag schliesslich befreunden konnte. Die Kommission nahm nämlich nach verschiedenen Hin und Her den Standpunkt ein, welcher in ihrem heutigen Antrage zum Ausdruck kommt. Sie nahm schliesslich einen vermittelnden Standpunkt ein und ging zur analogen — ich sage das ausdrücklich — zur analogen Anwendung der Eisenbahnhaftpflicht über. Es ist auch hier nicht die reine Eisen-

bahnhaftpflicht, sondern die analoge Anwendung derselben. Diesen Standpunkt hat die Kommission seither nicht verlassen, und ich habe die Ansicht, es hätten sich alle diejenigen und darunter auch Herr Kollege Dr. Weisflog, welche sich vielleicht ursprünglich haben daran stossen können, doch zu diesem Antrage der Kommission bekennen dürfen, um die Situation nicht unnötig zu komplizieren. Schliesslich, darauf muss wiederholt hingewiesen werden, besteht der Unterschied zwischen dem Kommissionsantrag und den Anträgen des Herrn Kollegen Dr. Weisflog, eigentlich nur darin, respektive findet seine Aeusserung nur darin, dass die Prämienzahlung sich darnach richten wird, dass aber diese Prämien-erhöhung eine nicht sehr wesentliche sein wird, wenn Sie den Kommissionsantrag annehmen im Gegensatz zu Herrn Dr. Weisflog.

Eine andere Unterscheidung, die Herr Dr. Weisflog macht, nämlich, dass man zu unterscheiden habe zwischen leichtem und grobem Verschulden einerseits und dem ausschliesslichen und teilweisen Verschulden andererseits, scheint mir mehr ein Wortspiel zu sein. Ich glaube, es kommt da nicht auf die Terminologie an, denn effektiv kommt es auf das gleiche heraus, ob man diesen oder jenen Ausdruck wählt, ob man unterscheide zwischen leichtem und grobem Verschulden oder unterscheide zwischen ausschliesslichem und teilweisem. Diese Ausdrücke: «leichtes und grobes Verschulden» haben sich in unsere Gesetzgebung so allgemein eingeführt, dass wir heute bei Handhabung der Automobilgesetzgebung keine besondere Veranlassung haben, davon abzugehen. Ich glaube daher, Ihnen aus diesen Gründen, die selbstverständlich noch weiter ausgeführt werden könnten, empfehlen zu dürfen, dem Kommissionsantrag zuzustimmen.

Wirz : Ich glaube, alle Ratsmitglieder und die Mitglieder der Kommission im speziellen haben die Ueberzeugung, dass die Kreise der Automobilisten bei der Behandlung des vorliegenden Gesetzes nicht zu kurz gekommen sind, in der Hinsicht, dass man sie etwa nicht angehört oder dass man ihre Eingaben ad acta gelegt hätte und über ihre Wünsche einfach zur Tagesordnung geschritten wäre. Man hat eine Abordnung dieser Kreise in einer Kommissions-sitzung in Zermatt angehört. Man hat auf die Anträge des Herrn Weisflog hin, welche wiederum die Wünsche der Automobilisten berücksichtigten, eine Extra-Kommissionssitzung angeordnet. Ich frage mich, ob man z. B. bei Erlass eines Gesetzes, das die Kreise beschlägt, die wir vertreten, die gleiche Rücksicht getragen hätte? Ob man die gleiche Hochachtung vor dem Empfinden unserer Kreise hätte walten lassen? Bei der ganzen Beratung des Gesetzes und speziell in der Kommission hat man immer sorgfältig Rücksicht auf diese Kreise genommen, schon aus Angst vor ihrer Kapitalkraft bei der Abstimmung über dieses Gesetz. Wir speziell wissen ja, dass, wenn die Interessen des Kapitals in einer Gesetzesabstimmung tangiert werden, alles daran gesetzt wird, um dieselben obsiegen zu lassen. Nun hat man so ungefähr das Gefühl, dass die Automobilistenkreise sich mit dem Gesetz abfinden könnten. Da fühlte sich aber Herr Dr. Weisflog bemüssigt, noch mehr Entgegenkommen zu zeigen, wie um diese Leute aufzumuntern, ihre Interessen wieder anzumelden. Er

erklärt, wenn wir seine Anträge annehmen, so würden dem Gesetze grosse Dienste geleistet in bezug auf die Abstimmung. Aber es ist ganz sicher, dass die Automobilisten sofort wieder zu haben sind, wenn weitere Zugeständnisse gemacht werden. So kommen wir zu keinem Ziel.

Es ist nun recht auffällig, dass Herr Dr. Weisflog sich auf die Eisenbahnhaftpflicht geradezu versteift. Aber sein Plädoyer hat eine Lücke; denn er hat sich mit keinem Worte darüber verbreitet, ob die gleiche Gefährdung bestehe bei der Eisenbahn und dem Automobil. Diese Beweisführung hat er sich geschenkt. Es ist ganz sicher, dass die Automobilkreise erklären, die Gefährdung sei ungefähr die gleiche. Aber dieses Urteil wird sich auf diese Kreise beschränken; das übrige, grosse Publikum hat entschieden die Ueberzeugung, dass die Gefährdung durch das Automobil grösser sei als durch die Eisenbahn.

Nun meine ich, wenn die Gefährdung grösser sei, so müsse auch die Haftpflicht schärfer gefasst werden. Die Einpassung in das System ist für uns ganz Nebensache. Hauptsache ist, dass ein richtiger Schutz des gefährdeten Publikums erreicht wird. Wir lehnen die Forderung des Herrn Dr. Weisflog ab, dass man eine ausserordentlich grosse Hochachtung haben müsse vor der bisherigen traditionellen Gesetzgebung. Unsere Gesetzgebung ist vielleicht gerade deswegen steril und wenig originell, weil man immer zu sehr am Alten und an der Tradition klebt. Neue Verhältnisse bedingen neue Gesetze und auch einen neuen Geist in diesen Gesetzen.

Herr Dr. Weisflog will keinen Sprung machen von der gemeinrechtlichen Haftpflicht über das Eisenbahnhaftpflichtgesetz hinaus. Ja, verehrte Herren, das Bundesgericht hat diesen Sprung schon längst gemacht. Und warum? Aus der Erfahrung heraus, dass eine Menge Unfälle durch das Automobil verursacht werden. Wir bringen nun in der Bundesversammlung diese weitergehende Praxis des Bundesgerichtes bloss in gesetzliche Form.

Wir lehnen auch die Ersetzung des Begriffes «grobes und leichtes Verschulden» durch den Begriff «ausschliessliches und teilweises Verschulden» ab, und zwar hauptsächlich wegen der Begründung. Herr Dr. Weisflog sagt, bei der Unterscheidung von grobem und leichtem Verschulden urteile in der Hauptsache das Gefühl, nicht der Verstand. Aber das wollen wir gerade; wir wollen nicht die Mechanik in der Gesetzgebung, die sich sonst genug breit macht. Wir wollen, dass das Gefühl hier zur Geltung komme, dass Vernunft und menschliches Empfinden zu ihrem Rechte kommen. Ich glaube, das ist die Auffassung der Allgemeinheit, des gesamten Schweizervolkes. Gewiss ist es für den Richter einfacher zu erklären, es ist ausschliessliches oder teilweises Verschulden. Aber wir verlangen vom Richter, dass er abschätze und abwäge und vernünftig urteile und dem Unglücklichen gegenüber entgegenkommend seinen Spruch fälle. Wir wollen die Vergrösserung der Variierung in der Urteilsfällung. Das Gefühl soll hier mit-sprechen.

Die Einwände, die Herr Dr. Weisflog vorbringt, bezwecken eine finanzielle Entlastung der Automobilisten. Wir aber wollen den Schutz des Publikums, den Schutz auf der Strasse. Unsere persönliche Einstellung bei der ganzen Gesetzesmaterie war die, dass man die Automobilisten nicht unnötig durch

kleinliche Vorschriften belästigen sollte. Wir sind immer dafür gewesen, dass man weitherzig legisferiere und alles Kleinliche beiseite schiebe. Aber wir verlangen, dass die Billigkeit, die wir da den Automobilisten gewähren, ein Aequivalent finde durch eine scharfe Haftung der Fahrer.

Der Art. 64 ist für die Automobilisten ausserordentlich günstig. Wir haben alles Nebensächliche, alles, was die Entwicklung noch bringt, in diesen Artikel hineingebracht. Das Gesetz ist im ganzen grosszügig gehalten, und es ist nicht zu befürchten, dass der Bundesrat, der durch den Art. 64 viele Kompetenzen erhält, auf dem Verordnungswege kleinlich vorgehen werde. Man hätte ja eine Menge solcher Kleinigkeiten ins Gesetz hineinnehmen können. Das hätte aber in der Praxis wie eine Zwangsjacke gewirkt. Gerade dieser Art. 64 sollte die Automobilisten dazu bringen, dem Gesetze zuzustimmen. Im ganzen Automobilbetriebe spielen die 30 oder 40 Fr. mehr oder weniger Prämie keine Rolle, und es mutet einen tatsächlich kleinlich an, dass deswegen ein so grosser Apparat in Bewegung gesetzt und Eingabe über Eingabe gemacht wird.

Nun noch die Einstellung unserer Partei. Was wir gewünscht haben in sozialer Richtung, hat keine Würdigung gefunden. Wenn wir am Gesetze noch ein Interesse haben, so ist es wegen der scharfen Fassung der Haftpflicht. Wenn Sie nun die Haftung mildern, so wüsste ich nicht, was wir eigentlich noch für ein Interesse hätten, dem Gesetze zuzustimmen. Die scharfe Haftpflicht ist der einzige Punkt, der uns für das Gesetz erwärmen kann: Schutz des Publikums, Schutz der Strasse vor den Automobilherren. Wenn Sie hier eine starke Milderung eintreten lassen, so sind wir dem Gesetze gegenüber indifferent. Ich kann sagen, dass ich nur mit grossem Bedenken den beschlossenen Erleichterungen zugestimmt habe. Art. 31 gewährt das Aeusserste, wofür wir zu haben sind. Wir entbinden den Halter von der Haftpflicht bei höherer Gewalt, das ist selbstverständlich; bei grobem Verschulden des Geschädigten, das ist ein gewisses Entgegenkommen, bei Verschulden eines Dritten, das ist schon schlimmer. Wir kommen noch weiter entgegen: Trifft den Geschädigten ein leichtes Verschulden, so wird der Richter die Haftpflicht des Halters ermässigen. Dieses Entgegenkommen ist billig und genügt; darum möchte ich Sie bitten, an den Anträgen der Kommission festzuhalten.

M. de Rabours: Je n'ai pas l'intention de reprendre en détail l'examen d'une affaire qui a déjà fait couler des flots de paroles. Je voudrais simplement marquer ici quelques-unes des originalités de la condition dans laquelle nous nous trouvons en Suisse. Vous savez que nous sommes à peu près le seul pays en Europe où les touristes ne trouvent et ne trouveront pas un code de la route. Nous sommes en Suisse, à cause de notre état fédératif, dans l'impossibilité de légiférer sur les usages de la route. Il en résulte que les chars, les piétons circuleront selon leur convenance ou selon les dispositions réglementaires variées qui sont ou seront adoptées par les autorités des différents cantons. Il en résulte, vous le sentez bien, que la circulation sur nos routes présentera un danger particulier qui n'existera dans aucun autre pays. Cela vaut la peine d'être dit dès le début.

Cette situation devrait nous amener à agir avec une prudence infinie, surtout si l'on ajoute à cela — et je ne veux pas développer cet argument déjà souvent indiqué — que nous sommes un pays de tourisme.

Aussi bien, au mois de décembre, lorsque vous avez consenti à renvoyer cette affaire à l'examen de la commission, avions-nous conçu de très grandes espérances. Nous supposons qu'une fois examinée à nouveau, cette affaire reviendrait devant vous avec des solutions qui donneraient satisfaction à chacun. Malheureusement, il n'a pas pu en être ainsi. Je rends hommage au Département fédéral de justice et police, qui a modifié ses formules au début, cependant insuffisamment. Quoiqu'on veuille dire, en effet nous restons, avec la législation prévue, sur une position dangereuse. Nous allons, quoi que nous fassions, être quand même le pays qui aura créé la législation la plus sévère à l'endroit des automobiles.

Nous innovons, c'est très bien! Etait-il absolument nécessaire d'innover? Je le crois; il fallait que nous légiférions en la matière, que nous promulguions une loi fédérale. Mais par la loi prévue nous faisons ce qu'aucun pays n'a fait, sauf le Danemark, sauf, dit-on, l'Allemagne, mais je n'ai pas vu les textes dont il s'agit et je ne suis pas sûr que l'Allemagne ait été aussi sévère que nous à l'endroit de ces usagers de la route.

Il en résulte qu'aujourd'hui, bien que peu de personnes s'en aperçoivent, nous faisons un geste qui peut avoir des conséquences extrêmement graves pour le pays. Non pas parce que les automobilistes, déjà chargés du poids de l'impôt inconstitutionnel sur la benzine dont nous avons souvent parlé, auront à payer des primes d'assurance plus élevées, mais parce que notre loi déploiera des conséquences économiques étendues et différentes, parce que nous serons obligés de percevoir, à la frontière, des surprimes, parce que nous serons obligés de négocier avec des compagnies d'assurance étrangères, pour qu'elles assurent aussi leurs assurés étrangers lorsqu'ils pénétreront en Suisse. C'est là le point délicat. Si, dans les polices d'assurance de compagnies étrangères, on fait figurer, à cause de notre législation, une clause aux termes de laquelle ces dites polices couvriraient les risques dans tous les pays sauf dans les Balkans et en Suisse, si, dis-je, une telle éventualité se réalisait, nous aurions commis, à notre préjudice, une faute que je crois grave.

Je ne veux pas revenir sur le passé, ni trop vaticiner; il faut nous placer en face de ce qui existe maintenant. Or, nous nous trouvons actuellement en présence de deux conceptions. L'une, celle du Département fédéral de justice et police tend à obtenir que vous adoptiez un texte organisant une responsabilité plus lourde que celle des chemins de fer.

Or, Messieurs, nous avons avantage, semble-t-il, à ne pas créer un nouveau type de responsabilité dans notre législation. Nous avons un texte législatif organisant la responsabilité des entreprises électriques; nous avons celle qui concerne les entreprises de chemins de fer et enfin celle du détenteur d'animaux. Pourquoi donc créer encore un type nouveau et pourquoi dépasser en rigueur la loi sur la responsabilité des chemins de fer? Pourquoi ne pas admettre — comme M. Weissflog vous l'a expliqué hier — que lorsque l'automobiliste prouve: 1^o qu'il

a pris toutes les dispositions qui pouvaient être commandées par les circonstances pour éviter l'accident; 2^o que l'accident est dû à la faute exclusive du lésé, pourquoi ne pas libérer l'automobiliste qui aura fait cette double preuve?

M. Weissflog a fait une proposition qui diffère de celle du Conseil fédéral en ce sens que le Conseil fédéral exigerait que l'automobiliste prouvât non pas seulement l'existence d'une faute simple à la charge du lésé, une faute quelconque, mais qu'il prouvât l'existence d'une faute grave du lésé pour être libéré.

Pourquoi, lorsque l'automobiliste aura démontré l'existence, d'une part, de son innocence et, d'autre part, l'existence de la faute du lésé, pourquoi, dis-je, faut-il qu'il démontre encore que cette faute est grave? C'est cependant là le texte proposé par le Conseil fédéral. J'estime qu'en le votant nous commettrions une injustice. Vous me direz que la majorité décide et qu'elle ne commet pas d'injustice. Eh bien, je vous dis, moi, que le pouvoir de la majorité est précisément limité par le sentiment de la justice qui existe au cœur des hommes. Nous devons assurer la justice, même à ceux qui ne nous sont pas sympathiques.

Nous nous trouvons aujourd'hui en présence de la nécessité de lutter contre un danger pressant, car c'est bien ainsi que l'on peut qualifier une charge si lourde imposée à une catégorie d'individus. La circulation sans entraves trop étroites sur nos routes est en effet un des éléments de notre prospérité économique.

Voilà ce que je voulais dire avant le vote.

D'autre part, M. Weissflog, dans un art. 31 nouveau, a fait intervenir la notion de faute partielle telle qu'elle est contenue dans le Code des Obligations.

Les dispositions qu'il propose ont l'avantage de n'apporter dans le débat que des notions déjà connues; elles ont l'avantage de nous permettre de nous réérer dans toute cette matière à la jurisprudence du Tribunal fédéral. Cet avantage vaut bien qu'on le signale.

S'il m'est permis de faire une remarque à ce propos, je dirais que nos juges se sont toujours inspirés des circonstances et qu'en maniant les textes vétustes de notre loi sur la responsabilité, ils les ont souvent déformés; ainsi, actuellement, notre jurisprudence a été bien au delà de ce qu'aurait pu supposer le législateur de 1883 lorsqu'il a établi les textes du Code des obligations. Il en sera de même, je pense, des textes que nous discutons; si vous allez trop loin dans le sens de la sévérité, le Tribunal fédéral les corrigera.

J'en suis convaincu, mais dans combien de temps? Dans dix ans, dans vingt ans, et pendant ce temps on aura eu le loisir à l'étranger de s'emparer de l'erreur commise — car c'est bien une erreur que vous allez commettre — pour faire quelques-unes de ces campagnes dont nous avons déjà souffert, campagne contre la Suisse et contre le tourisme en Suisse.

Sans doute, nous ne devons pas sacrifier un principe à des intérêts matériels, mais je ne comprends pas que vous supposiez qu'il existe un principe au fond de tout ce débat. Ah, certes, nous n'avons pas pour mission d'être plus sévères que tous les autres pays à l'endroit de l'automobilisme et de nous laisser aller à cet antique préjugé selon lequel l'automobile est la chose des seuls heureux possédants.

Il y a actuellement, tout près d'ici, chaque jour de marché, de très nombreux automobiles et je me demande quelle sera l'opinion des agriculteurs, lorsqu'ils verront, eux, les conséquences nécessaires de cette loi. Je me demande quelle sera l'opinion des hôteliers. M. Seiler, qui faisait partie de la commission, ne s'est pas rallié à la minorité, que je constituais d'ailleurs tout seul (rires) et, comme on dit vulgairement, m'a laissé tomber. J'en ai le plus vif regret. J'ai le sentiment très net que si seulement pendant trois ou quatre ans nous devons subir les conséquences de cette erreur, les pertes que nous ferons seront très lourdes.

Vous savez qu'actuellement on est en train d'étudier en Europe la question de la responsabilité civile des automobilistes et celle des assurances obligatoires. Ce double principe est parfaitement juste. Encore faudrait-il, pour la liquider, que cette affaire fût traitée internationalement. On ne peut pas, sur un petit territoire comme le nôtre, créer, sans que de grands dommages en surgissent, une responsabilité spéciale, sans s'occuper de ce qui se fera à droite et à gauche, au nord et au sud, à l'est et à l'ouest. C'est pourquoi je disais: Dans le doute, restons un peu en deçà d'une extrême sévérité. Nous avons été au-delà. Je me suis rallié au texte de la proposition de M. Weissflog, texte qui est sévère et dur pour l'automobiliste, mais qui au moins n'a pas l'aspect d'être un instrument légal de vindicte sociale — car c'est un peu à quoi ressemblent les textes proposés jusqu'à présent, notamment ceux qui ont trait à la responsabilité causale.

Je ne veux pas vous entretenir à ce sujet d'une question agitée dans la presse et ici par de nombreux discours, d'une question qui a été examinée sous toutes ses faces.

Je vous dis et je vous prédis que le vote de la proposition telle qu'elle résulte des délibérations de la commission aura pour la Suisse des conséquences graves. Je rejette dès maintenant le reproche que nous avons entendu dans différents milieux et selon lequel ce seraient les opposants même qui attireraient l'attention de l'étranger sur cette loi. Le jour où nous serons groupés avec les Balkans dans la catégorie des pays où l'on n'assure pas sans surprime, ce jour-là sera un jour que nous pourrions marquer d'une pierre noire. Nous regretterons alors le geste précipité que nous aurons fait.

Hoppeler : Mit wenigen Worten möchte ich den Antrag Ast unterstützen. Es darf nicht vorkommen, dass jemand von einem Automobil unverschuldeterweise überfahren wird und keinerlei Entschädigung bekommt. Diesen Fall müssen wir einfach ausschliessen. Das hätte wahrscheinlich einzig zur Folge, dass der Automobilist etwa 5 Fr. mehr Prämie bezahlen müsste. Ich erkläre Ihnen aber als Automobilfahrer, der zusammengenommen mehr als dreimal um die Erde herumgefahren ist, dass ich viel lieber etwas mehr für Prämien bezahlen würde, als dass ich riskieren wollte, je in den Fall zu kommen, durch Verschulden eines Dritten einen Menschen zu verletzen oder zu töten, der dann nicht entschädigt würde. Solche Fälle sind selten, aber sie können vorkommen. Vor einigen Tagen bin ich durch eine schlecht beleuchtete Strasse gefahren, die ein Loch aufwies, das nicht beleuchtet war, was zu plötzlichem Ausweichen

zwang. Ganz ähnlich verhält es sich, wenn ein Bauer seinen Wagen nicht richtig in die Scheune gestellt hat, so dass die Deichsel auf die Strasse hinausragt. Auch das zwingt zum Ausweichen und kann unter Umständen dazu führen, dass man einen Passanten anfährt oder überfährt. Hie und da kann man durch dumme Jungenstreiche dazu gezwungen werden, plötzlich auszuweichen.

Der Fall wird selten sein, aber er kann vorkommen, dass jemand ohne eigene Schuld, durch Verschulden eines Dritten, der nicht bezahlen kann, ums Leben kommt. Es wäre nun eine grosse Inkonsequenz, wenn Sie den Antrag Ast ablehnen würden. Herr Bundesrat Häberlin hat uns in beredten Worten dargetan, dass in den Fällen, wo weder den Automobilfahrer noch den Geschädigten eine Schuld trifft, doch der Automobilfahrer bezahlen muss, weil er das Gefahrenmoment auf die Strasse bringt. Wenn Sie zu diesem Grundsatz sich bekennen wollen, so müssen Sie ihn auch im ganzen Gesetz durchführen, und da muss auch in dem Falle, wo ein Dritter schuld ist, aber nicht bezahlen kann, die Möglichkeit bestehen, dass der Geschädigte etwas bekommt von derjenigen Seite, die das Gefahrenmoment auf die Strasse gebracht hat. Wir machen uns der Inkonsequenz und der Ungerechtigkeit schuldig, wenn wir Art. 31, so wie er hier ist, stehen lassen. Und ich möchte Sie daher als Automobilfahrer dringend bitten, den Antrag Ast anzunehmen.

Duff : Der Art. 31 der Vorlage ist unstreitig einer ihrer Kernpunkte, und das Interesse des Volkes, des nicht automobilfahrenden Publikums, wird sich in hohem Masse auf diesen Art. 31 konzentrieren. Das Automobil erhöht die Zahl der Lebensgefahren des Menschen enorm. Dementsprechend soll deshalb auch die Haftung des Automobilfahrers und Automobilhalters sein.

Wenn wir nun aber die Vorlage der Kommission mit der Vorlage des Bundesrates vergleichen, müssen wir doch mit allem Freimut sagen, dass die jetzige Vorlage der Kommission gegenüber der Vorlage des Bundesrates eine ganz wesentliche Verschlechterung darstellt, eine so wesentliche Verschlechterung, dass ich darin einen Stein des Anstosses und eine Klippe für die Vorlage erblicke.

Die Anträge der Kommission, welche die Haftungsbefreiungsgründe gegenüber dem bundesrätlichen Vorschläge derart vermehren und die Vorlage damit erheblich verschlechtern, sind so weittragend, dass die Kausalhaftung dadurch eigentlich Kraft und Saft bekommen wird. Der jetzige Antrag der Kommission bedeutet gegenüber der Vorlage des Bundesrates eine dreifache Verschlechterung. Der Antrag des Bundesrates erwähnt drei Befreiungsgründe, wovon zwei qualifiziert sind. Diese Qualifizierungsmomente werden von der Kommission beseitigt und damit die Haftung des Automobilfahrers in ganz wesentlichem Masse erleichtert, so weit erleichtert, dass ich darin eine Gefahr für das Gesetz erblicke.

Vergleichen wir die Vorlage. Gemäss Antrag des Bundesrates und Antrag der Kommission stellt die höhere Gewalt einen absoluten Befreiungsgrund dar. Sodann wird nach Antrag des Bundesrates der Automobilhalter befreit, wenn ausschliesslich grobes Verschulden des Geschädigten vorliegt. Die Kommissionsvorlage proponiert Befreiung bei grobem Verschulden

des Geschädigten, beseitigt also das Erfordernis des «ausschliesslich» groben Verschuldens. Einen dritten Befreiungsgrund bildet nach Antrag des Bundesrates ausschliesslich grobes Verschulden eines Dritten; der Antrag der Kommission spricht nur vom «Verschulden eines Dritten». Wir haben also hier die Eliminierung der beiden Qualifikationsmomente «ausschliesslich grobes» Verschulden, und dadurch eine ganz bedenkliche Erleichterung der Haftpflicht der Automobilfahrer. Danach bildet jedes, auch nur leichtes, Verschulden eines Dritten einen Haftpflichtausschlussgrund.

Der Antrag des Herrn Kollega Ast gewinnt unter diesem Gesichtspunkte eine besondere Bedeutung, indem, wenn diese Befreiungsgründe derart vermehrt sind, die Fälle, von denen Herr Kollega Ast gesprochen hat, viel leichter und zahlreicher eintreten können. Sie stellen eine offenkundige Unbilligkeit dar. Schliesslich bildet doch, auch wenn ein grobes Verschulden oder überhaupt ein Verschulden eines Dritten mit im Spiele ist, und die Hauptursache des Unfalles oder gar der Tötung ist, das Automobil, dieses Vehikel die Veranlassung. Wir wollen ja auf dem Boden des Veranlassungsprinzipes stehen, das aber ganz wesentliche Abschwächung und Einbusse erfährt durch die Vorlage der Kommission, die den Antrag des Bundesrates allzu sehr verschlechtert hat. Ich erkläre, dass ich der Kommissionsvorlage nicht zustimmen kann und für die Vorlage des Bundesrates und auch für den Antrag des Herrn Kollega Ast stimmen werde, um dadurch die Unbefriedigtheit zum Ausdruck zu bringen, welche die Kommissionsvorlage durch diese Verschlechterung verursacht. So, wie die Kommissionsvorlage aussieht, bekommen wir zu viel Elastizität, zu grosse Befreiungs- und Ausschlussmöglichkeit von der Haftung der Automobilfahrer. Das nichtautofahrende Volk erhält zu wenig Schutz und Recht, die Automobilisten aber geniessen allzuviel Rücksicht.

Weisflog: Ich will meinen Antrag nicht weiter verteidigen, da ich gesehen habe, dass er bei der grossen Zahl der Herren Kollegen keine gute Aufnahme gefunden hat. Unter diesen Umständen wären es verlorene Minuten, die ich ihm widmen würde.

Aber ich möchte mich nun mit aller Energie gegen den Antrag Ast wenden, der von Herrn Dr. Hoppeler und von Herrn Kollega Dr. Duft vertreten worden ist. Herr Ast hat ein ganz neues Prinzip in die Rechtspflege einsetzen wollen, nämlich das, dass nicht nur jedem, der geschädigt ist, ein Anspruch gegenüber dem Schädigenden zugestanden, sondern wenn der Schädiger nicht solvent ist, ihm ein solcher gegen einen Dritten, der solvent ist, gegeben werden soll. Das ist ein Prinzip, das zu ganz unabsehbaren Konsequenzen führt und das natürlich auch gar nicht mit der Kausalhaftung im engern Sinne zusammenhängt.

Die Behauptung, dass das Automobil die Veranlassung sei, wenn z. B. ein Dritter an ihm irgendwelche Schädigungen vornimmt und dann beim Betrieb des Automobils jemand verletzt oder getötet wird, ist durchaus nicht richtig. Denn der Kausalzusammenhang fängt nicht beim Automobil, sondern fängt bei der Handlung des Dritten an. Schalten Sie die Handlung des Dritten aus, so kommt das Automobil als Gefahrmoment überhaupt nicht in

Betracht. Wenn Sie soweit gehen wollten, kämen Sie ja dazu, jeden, der überhaupt in weitester Entfernung vom Unfallereignis ein gewisses Gefahrmoment setzt, haftpflichtig zu erklären. Sehen wir zu, wie der von Herrn Ast vorgeschlagene Grundsatz, in das gemeine Recht übertragen, sich auswirken könnte. Ein Beispiel: Ein Bauernknecht nimmt das Gewehr seines Meisters und erschießt seinen Feind. Wer haftet nun? Soll der Meister haften, weil er zufälligerweise ein Gewehr besitzt? Oder der Bund, weil er dem Meister, der militärpflichtig ist, ein Gewehr zur Verfügung gestellt hat? Oder weil er Patronen fabriziert und diese im Handel zu haben sind? Sie sehen, man kommt bei dem Prinzip des Herrn Ast zu Konsequenzen, die Sie gar nicht mehr absehen können. Wir müssen uns jedoch an die allgemeinen Rechtsprinzipien halten und die Haftpflicht danach dort beurteilen, wo die schädigende Handlung wirklich beginnt und wo sie sich ohne Zutun des Automobilisten auswirkt.

Wenn jemand an einem Automobil irgendwelche Schädigungen vornimmt und ein Dritter dadurch ohne Willen oder ohne Fahrlässigkeit des Automobilhalters geschädigt wird, hat der Betreffende oder haben seine Hinterlassenen Schadenersatzanspruch gegenüber jenem Dritten. Wenn aber der Dritte nicht solvent ist, dann geht es dem Geschädigten genau wie jedem, der einen insolventen Schuldner hat, nämlich nach dem bekannten Spruch: «Wo nichts ist, hat auch der Kaiser sein Recht verloren.» Würden Sie ein solches Prinzip einführen, wie es Herr Ast nun für den Automobilhalter vorsehen will, so müsste das ganz zweifellos dazu führen, dass dieser Grundsatz nach und nach auch ins allgemeine Recht hinübergewonnen werden müsste. Denn man sieht nicht ein, warum er nur gegenüber den Automobilisten geltend gemacht werden sollte. Welche merkwürdigen Konsequenzen sich im gemeinen Rechte aus diesem Grundsatz ergeben könnten, zeigt Ihnen das vorerwähnte Beispiel.

Nun hat Herr Dr. Hoppeler erklärt, der Antrag Ast enthalte nichts Unbilliges, der Autohalter brauche sich ja nur zu versichern. Die Versicherungsmöglichkeit hat jedoch eine Grenze; auch der vorliegende Entwurf sieht einen Versicherungszwang nur bis zur Höhe von 30,000 Fr. vor. Wer garantiert Ihnen aber, dass der durch den Dritten verursachte Schaden nicht viel grösser sein kann als der Betrag, für den man Versicherung genommen hat? Es kann vielmehr dadurch eine Haftung des Halters für einen viel grösseren Betrag entstehen. Es ist somit durchaus nicht so, dass man sich mit der Prämienzahlung unter allen Umständen von der Haftpflicht entlasten kann. Wenn Sie dagegen in das Gesetz den Grundsatz einführen würden, dass der Automobilist nur hafte bis zur Grenze der Zwangsversicherungssumme, dann könnten die Automobilisten vielleicht mit einer Haftpflicht im Sinne des Herrn Ast einverstanden sein. Da aber der Antrag Ast eine derartige Beschränkung der Haftung des Autohalters nicht vorsieht, könnte es vorkommen, dass dieser infolge eines Verhaltens eines Dritten, auf das ihm nicht der geringste Einfluss zusteht, trotz seiner Versicherung ruiniert werden könnte. So weit kann aber die Haftpflicht des Halters unmöglich ausgedehnt werden. Ich empfehle Ihnen deshalb, den Antrag des Herrn Kollegen Ast abzulehnen.

M. Calame, rapporteur: Le débat sur la question de la responsabilité civile a pris une telle ampleur que j'admets que tous les membres du Conseil qui l'ont suivie sont actuellement renseignés sur les différentes opinions en présence, et qu'ils auront pu former leur conviction. Je ne reviendrai donc pas sur le fond du débat, où je me suis aventuré, du reste, avec toute la prudence qui s'impose à un homme qui n'est pas juriste.

M. de Rabours a déploré à nouveau que nous n'ayons point devant nous un code de la route, réglementant toute la matière de la circulation; ces lamentations sont vaines, puisque M. de Rabours sait mieux que personne que l'article constitutionnel adopté par le peuple et relatif à la circulation des automobiles ou des cycles, nous interdit d'aller plus loin dans la direction où nous sommes allés déjà. Toute discussion sur ce point serait donc oiseuse en ce moment-ci et je crois que M. de Rabours est d'accord sur ce point.

M. de Rabours a repris encore certaines appréciations qu'il a déjà émises ailleurs, dans la presse, en particulier, dans un journal dont il est un des collaborateurs les plus distingués, la « Revue Automobile ». M. de Rabours prétend qu'il semble que nous ayons comme objectif une sorte de vengeance à exercer contre les automobilistes et que nous considérons les automobiles comme des machinés de luxe sur lesquelles on peut frapper sans trop se gêner.

Je ne pense pas que l'on puisse faire un tel reproche à la commission. M. de Rabours sait dans quel esprit nous avons discuté les articles de la loi. Il sait bien — ce que nous avons déjà dit à plusieurs reprises, et je saisis l'occasion pour le répéter — que nous nous sommes efforcés de faire, non pas une loi pour les automobilistes, pas davantage qu'une loi contre eux, mais une loi d'ordre général sur la circulation automobile. Nous n'avons donc pas les pensées que M. de Rabours nous attribue quelquefois.

J'avoue avoir été un peu surpris du reste que notre collègue ne s'en soit tenu au texte adopté par la commission dans sa séance du 5 mars, texte auquel il s'était rallié et qui semblait avoir été accueilli avec satisfaction par le monde des automobilistes. Dans la même « Revue Automobile », dont nous avons invoqué le témoignage, a paru, le 6 mars, un article intitulé: « La commission bien avisée ou le triomphe de la raison », félicitant la commission d'être arrivée aux conclusions auxquelles elle avait abouti et qu'elle vous propose d'approuver aujourd'hui. Cet article se termine comme suit:

« En somme, la séance tenue par la commission est de nature à satisfaire ceux qui considèrent la situation avec impartialité et comprennent que si, d'une part, les conditions actuelles de circulation exigent des automobilistes qu'ils consentent à certains sacrifices, on ne peut, d'autre part, pas les considérer comme une gent taillable et corvéable à merci et qu'à vouloir trop leur imposer de charges, on risque de causer au pays un tort considérable.

Et l'on ne peut que féliciter le député de Genève d'avoir su provoquer une si appréciable amélioration des textes primitifs. Il ne nous paraît guère probable que le Conseil national, en dépit des quelques irréductibles qu'il contient, fasse opposition au projet assagi de la commission. »

Un projet salué de cette façon par la « Revue Automobile » me semblait devoir rallier ici la majorité,

sinon l'unanimité des membres du Conseil national et je me permets, au nom de la commission, de vous recommander encore le texte qu'elle vous propose.

A ce propos, je relève encore que M. Duft s'est prononcé pour le texte du Conseil fédéral, en opposition à celui de la commission. Je fais observer qu'il n'y a plus que deux textes en regard l'un de l'autre: celui du Conseil fédéral et celui de la commission. Il n'y a plus qu'un seul texte, celui des art. 30 et 31 présenté par la commission, mais sur la proposition de M. le chef du Département de justice et police. Il appartient évidemment à M. Duft, s'il le juge à propos, de reprendre le texte précédent. Mais, encore une fois, l'accord existe entre la commission et le Conseil fédéral. Nous vous engageons à repousser la proposition principale de M. Duft, et à repousser de même l'amendement de M. Ast, pour vous en tenir au texte proposé d'entente avec le Conseil fédéral par la commission unanime moins une voix.

Walther, Berichterstatter: Ich verzichte darauf, mich ebenfalls noch mit Herrn de Rabours auseinanderzusetzen. Es hat das der Präsident der Kommission, Herr Calame, bereits in zutreffender Weise getan. Ich beschränke mich daher darauf, nur zwei Bemerkungen zu machen, einmal gegenüber Herrn Kollega Ast und dann gegenüber Herrn Dr. Duft.

Herr Dr. Weisflog hat sehr richtig herausgefühlt, dass jedenfalls der Antrag Ast für ihn und seine Stellung gefährlicher ist als der Antrag der Kommission. Die Gefahr besteht darin, dass dieser Antrag eine Verschärfung der Vorlage im Sinne herbeiführen würde.

Man würde nun tatsächlich doch zu weit gehen, wenn man den Spuren und Vorschlägen des Herrn Ast folgen sollte. Er hat angetönt, dass unser leider allzu früh uns entrissener Kollege Müller die Absicht gehabt hätte, hier weitergehende Anträge im Sinne der Verschärfung der Haftpflicht zu stellen. Ich kann ihm sagen, dass das tatsächlich der Fall war; aber nicht in dem Sinne, wie er sich die Sache gedacht hat. Herr Müller wollte im Sinne der Anregung des Herrn Duft die Rückkehr zum Antrag des Bundesrates vorschlagen.

Wenn wir den Antrag Ast annehmen, dann würden die Automobilisten, die ja so gerne davon reden, als ob sie im Schweizerlande vogelfrei wären, mit Recht Einwendungen erheben können. Denn durch diesen Antrag würde man sie tatsächlich ausserhalb des gewöhnlichen Rechtes stellen. Der Antrag Ast würde dazu führen, dass wir eine Haftung einführen müssten, die über die gewöhnliche Kausalhaft weit hinausgehen würde.

Ich meine, wir stehen auf dem rechten Boden. Ich habe seinerzeit in der Kommission für den Standpunkt des Bundesrates gestimmt und erst nachher mich zu der Auffassung bekehren können, dass man eine gewisse Erleichterung eintreten lassen müsse. Wir müssen den Automobilisten, soweit die Verhältnisse es rechtfertigen, entgegenkommen. Man darf nicht vergessen — Herr Dr. Weisflog hat das angetönt —, es gibt auch für die Versicherungsmöglichkeit gewisse Grenzen. Die Beträge, die in Betracht fallen, werden sehr wesentliche sein. Dazu kommt, dass man sich ja nicht von dem Gedanken leiten lassen darf, als ob jeder Automobilist ohne weiteres ein reicher Herr wäre. Es gibt unter den Automobi-

listen vielleicht nur zuviele, die nicht zu der Kategorie der reichen Leute gehören. Namentlich gehören zu den Automobilisten aber sehr viele Geschäftsleute, die jede Ausgabe, die sie für ihr Automobil machen müssen, in ihren Geschäftsbetrieb einkalkulieren müssen. Angesichts der Bedeutung, welche das Automobil für unser Geschäfts- und Wirtschaftsleben erlangt hat, darf man nicht übermäßige Anforderungen stellen, sondern muss dieser wirtschaftlichen Bedeutung auch Rechnung tragen. Man darf nur Mögliches verlangen und nicht Forderungen aufstellen, die über das Mögliche hinausgehen und eine Schädigung unseres Wirtschaftslebens bedeuten.

Der Antrag Ast geht zu weit und muss abgelehnt werden. Herr Calame hat gegenüber Herrn Duft bereits bemerkt, dass er übersehen hat, dass wir hier nur noch vor zwei Anträgen stehen: einmal das Projekt des Ständerates, akzeptiert vom Bundesrat und auch von der Kommission, amendiert durch Herrn Ast, und sodann die Anträge des Herrn Dr. Weisflog. Ein Antrag, der auf die Vorschläge des Bundesrates zurückgeht, liegt nicht vor. Herr Dr. Duft müsste erst noch einen solchen Antrag formell hier einreichen, wenn wir uns bei der Abstimmung über denselben entscheiden sollten.

Ich beantrage Ihnen nochmals Ablehnung der Anträge des Herrn Dr. Weisflog und des Herrn Ast und Festhalten an den Anträgen der Kommission.

Abstimmung. — Votation.

1. Eventuell — Eventuellement:

Für den Antrag der Kommission	82 Stimmen
Für den Antrag Ast	40 Stimmen

2. Eventuell — Eventuellement:

Für Festhalten an diesem Beschluss	Mehrheit
Für den ursprünglichen Antrag des Bundesrates	Minderheit

3. Eventuell — Eventuellement:

Für Festhalten an diesem Beschluss	Mehrheit
Für den Antrag Weisflog	Minderheit

4. Definitiv — Définitivement:

Für Festhalten am eventuell gefassten Beschluss	Mehrheit
Dagegen	Minderheit

Art. 32 und 33.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates. ¹
(Die Abänderung betrifft nur den französischen Text.)

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats à l'art. 32.

Art. 33. Ne sont pas considérés comme des tiers au sens des articles qui précèdent, les personnes que le détenteur emploie au service de l'automobile.

Antrag Lachenal.

Art. 32. Wird das Automobil von einem unbefugten Dritten widerrechtlich gebraucht, so trifft diese Haftung diesen Dritten an Stelle des Halters.

Proposition Lachenal.

Art. 32. S'il a été fait usage de l'automobile sans droit par un tiers non autorisé, ce tiers est civilement responsable à l'exclusion du détenteur.

Anträge Weisflog.

Art. 32. Wird das Automobil ohne Verschulden des Halters von einem Unbefugten eigenmächtig gebraucht, so trifft die Haftung diesen an Stelle des Halters.

Art. 33. Wird das Automobil widerrechtlich durch Personen gebraucht, deren sich der Halter zum Betriebe bedient, so haftet er für den hierbei entstandenen Schaden, wenn er nicht nachweist, dass er alle nach den Umständen gebotene Sorgfalt angewendet habe, um einen Schaden dieser Art zu verhüten oder dass der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt eingetreten wäre.

Propositions Weisflog.

Art. 32. S'il a été fait usage de l'automobile, sans faute du détenteur, par une personne qui n'en avait pas le droit, cette personne est civilement responsable, à l'exclusion du détenteur.

Art. 33. S'il a été fait usage de l'automobile sans droit par des personnes que le détenteur emploie au service de l'automobile, le détenteur est responsable du dommage causé s'il ne prouve qu'il a pris toutes les précautions commandées par les circonstances pour prévenir un dommage de cette nature ou que sa diligence n'eût pas empêché le dommage de se produire.

M. Calame, rapporteur: La vaste discussion qui s'est produite au sujet de la responsabilité civile a en somme à peu près épuisé tout le débat. Les questions soulevées par les art. 32 et 33 ont été traitées au cours de la discussion à laquelle le vote vient de mettre le point final.

L'art. 32 prévoit le cas où le dommage a été causé par un tiers non autorisé qui a fait usage de l'automobile sans qu'il y ait faute de la part du détenteur.

Ici, nous avons deux propositions divergentes: celle de M. Lachenal qui veut substituer aux mots « sans la faute du détenteur », cette expression « sans droit ». D'autre part, M. Weisflog entend combiner les deux notions. Sa proposition est ainsi conçue: « S'il a été fait usage de l'automobile, sans la faute du détenteur, par une personne qui n'en avait pas le droit, cette personne est civilement responsable, à l'exclusion du détenteur ».

Nous nous réservons d'entendre les développements que feront valoir MM. Lachenal et Weisflog à l'appui de leur proposition.

Quant à l'art. 33, il précise et spécifie que les personnes employées par le détenteur au service de l'automobile ne sont pas considérées comme des tiers au sens de la loi. Si donc un accident se produit par la faute du conducteur, le détenteur est bien respon-

sable civilement du dommage, mais il a le droit de recourir contre l'employé qui a agi fautivement.

Nous vous proposons d'adopter les art. 32 et 33 tels que vous les avez sous les yeux.

Walther, Berichterstatter: Zu den Art. 32 und 33 über die Haftung für den durch Strolchenfahrten entstandenen Schaden liegen verschiedene Anträge vor.

In erster Linie schlägt die Kommission Ihnen vor, dass in den Fällen, wo ein Automobil ohne Verschulden des Halters von einem Dritten eigenmächtig gebraucht worden ist, die Haftung den Dritten treffen soll an Stelle des Halters. Als Dritte im Sinne dieser Bestimmung sollen dann allerdings nicht gelten die Personen, deren sich der Halter zum Betrieb seines Automobils bedient. Für seinen Chauffeur haftet der Automobilhalter selbst.

Herr Lachenal will mit seinem Antrag den widerrechtlichen Braucher des Wagens auch dann vollständig allein haften lassen, wenn ein Verschulden des Halters vorliegt. Ein solches Verschulden des Halters kann unter Umständen z. B. darin gefunden werden, dass ein Halter seinen Wagen auf irgend einer Strasse, in irgend einem Quartier, einer Ortschaft unbeaufsichtigt und unbeschützt stehen lässt. Ein solches Verschulden kann ferner in einer mangelhaften Auswahl des Chauffeurs gefunden werden, in einer sogenannten culpa in eligendo. Der Antrag Lachenal geht sehr weit. In allen übrigen Haftpflichtfragen steht doch das Gesetz auf dem Boden, dass da, wo ein gewisses Verschulden zu konstatieren ist, auch ein entsprechendes Mass von Haftung eintreten soll. Herr Lachenal will jede Haftung selbst dann ausschliessen, wenn ein grobes Verschulden des Halters vorliegen sollte. Das entspricht nun absolut nicht dem ganzen Geiste unseres vorliegenden Gesetzesentwurfs. Es ist übrigens zu bemerken, dass ein jeder Halter gegen den Missbrauch seines Wagens sich so ziemlich schützen kann. Der Schutz gegen den Missbrauch eines Wagens, den er auf der Strasse stehen lässt, kann darin bestehen, dass man gewisse mechanische Vorrichtungen am Wagen wirken lässt, die einen solchen Gebrauch ausschliessen. Schwieriger wird die Sache, wenn es sich um Fälle handelt, wo ein Wagen aus einer Garage herausgeführt wird. Hat der Halter auch in der Versorgung seines Wagens alles getan, was ihm billiger- und anständigerweise zugemutet werden kann, so trifft ihn kein Verschulden, und dann hat er auch selbstverständlich keine Haftung, vorausgesetzt natürlich, wie bereits bemerkt, dass nicht etwa sein eigener Chauffeur in Frage steht, dass also nicht sein eigener Chauffeur der Strolch ist. Aber auch nach dieser Richtung kann sich der Halter durch einen kleinen Zuschlag zu seiner Versicherungsprämie decken. Der Zuschlag wird nicht sehr bedeutend sein.

Herr Dr. Weisflog will nicht so weit gehen wie Herr Lachenal, immerhin aber eine Milderung der Haftpflicht des Halters herbeiführen. Der Halter soll auch bei widerrechtlichem Gebrauch seines Wagens durch eine in seinem Dienst stehende Person nicht haften, sofern er nachweist, dass er alle nach den Umständen gebotene Sorgfalt angewendet habe, um einen solchen Schaden zu verhüten, oder dass er auch bei Anwendung dieser Sorgfalt eingetreten wäre. Ich gebe nun ohne weiteres zu, dass der Antrag des Herrn Dr. Weisflog etwas Bestechendes für sich hat

und nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen ist. Nach den gegenwärtig geltenden Bestimmungen haftet der Halter für solche widerrechtlichen Lustfahrten seines Chauffeurs nicht, und zwar deshalb nicht, weil der Chauffeur, der ohne Erlaubnis seines Herrn zu persönlichen Zwecken im Lande herumfährt, eben nicht in Ausübung einer dienstlichen Verrichtung im Sinne vom Obligationenrecht Art. 55 handelt.

Bei der Lösung dieser Frage handelt es sich in Wirklichkeit um folgendes: Will man den Dienstherrn oder den Geschädigten die Gefahr solcher Extratouren lumpiger Chauffeurs tragen lassen? Das Gesetz hat den Zweck — das ist allseitig anerkannt worden — in ganz besonderem Masse dem Schutze des Publikums zu dienen. Nun wird niemand bestreiten wollen, dass regelmässig doch der Halter wirtschaftlich der Bessergestellte ist und dass der Geschädigte immer schlimmer daran sein wird, wenn er sich nicht an den Halter halten kann, weil eben, was dazu kommt, der Halter doch in den meisten Fällen in ausreichendem Masse versichert ist. Es scheint daher aus allgemein wirtschaftlichen Volksschutzinteressen angezeigt, und auch gerecht zu sein, den versicherten Halter haften zu lassen, weil er, wie bereits bemerkt, auch dieses Risiko durch einen ertragbaren kleinen Prämienzuschlag decken kann. Ich wiederhole, der Antrag des Herrn Dr. Weisflog hat etwas für sich, aber wie die Dinge liegen, und nach dem Geiste des ganzen Gesetzes, wird es richtiger sein, wenn Sie im Sinne des Antrages der Kommission entscheiden. Ich empfehle Ihnen daher den letzteren.

Weisflog: Ich empfehle Ihnen meinen Antrag aus folgenden Gründen: Gehen wir zunächst vom Obligationenrecht aus, so sehen wir, dass nach Art. 55 der Geschäftsherr haftet für den Schaden, den seine Angestellten oder Arbeiter in Ausübung einer dienstlichen oder geschäftlichen Verrichtung verursacht haben, wenn er nicht nachweist, dass er alle nach den Umständen gebotene Sorgfalt angewendet habe, um einen Schaden dieser Art zu verhüten, oder dass der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt eingetreten wäre. Wenn der Angestellte eines Geschäftsherrn, der ein Automobil besitzt, bei Ausübung dienstlicher oder geschäftlicher Verrichtungen irgend einen Schaden verursacht, ist es ganz selbstverständlich, dass der Geschäftsherr im Rahmen dieses Art. 55 für den betreffenden Schaden zu haften hat. Die Frage stellt sich jedoch so: wie ist es zu halten, wenn dieser Angestellte nicht in Ausübung dienstlicher oder geschäftlicher Verrichtungen einen Schaden verursacht, sondern indem er sogar gegen den Willen des Geschäftsherrn das Auto benützt, z. B. wenn er nachts das Auto aus der verschlossenen Garage wegnimmt und damit mit seinem Schatz eine tolle Fahrt macht und dabei irgendwelche Personen verunglücken? Soll nun der Geschäftsherr auch in diesem Fall den von seinem Angestellten angerichteten Schaden tragen. Ich halte es nun nicht gerecht, in einem solchen Fall den Geschäftsherrn für den Schaden haften zu lassen, den der Chauffeur bei widerrechtlicher Benutzung des Autos begangen hat. Irgend ein innerer Grund, die Haftung des Halters in dieser Weise zu erweitern, besteht meines Erachtens nicht. Der einzige Grund, der hiefür geltend gemacht worden

ist, besteht darin, dass man sich sagt, in der Regel besitze der Chauffeur nichts, deswegen müsse man für den von ihm begangenen Schaden den Geschäftsherrn belahen können. Es ist derselbe Gedanke, der im Antrage des Herrn Ast, den Sie vorher abgelehnt haben, enthalten war. Weil man vom einen nichts bekommt, muss ein Solventer, der an dem von jenem angerichteten Schaden nicht schuld ist, bezahlen. Eine solche Regelung spricht so gegen die elementarsten Grundsätze der Gerechtigkeit, dass ich mich mit diesem Antrag nicht einverstanden erklären kann. Ich komme aber der Kommission entgegen und erkläre mich einverstanden damit, dass für den Fall, dass der Angestellte einen derartigen Schaden anrichtet, der Geschäftsherr dann haften soll, wenn er nicht beweist, dass er in der Auswahl des Angestellten, in seiner Beaufsichtigung, in seiner Instruktion und in der Art und Weise, wie er das Automobil verschliesst, und mit bezug auf alle in Betracht fallenden Umstände, diejenige Sorgfalt angewendet hat, die man ihm als ordentlichem Geschäftsherrn zumuten kann. Wenn er das alles beweist, dann hat er nach meiner Meinung alles getan, was man billigerweise von ihm verlangen kann; ihn trotzdem für den durch seinen Angestellten angerichteten Schaden haftbar zu machen, ist eine Ungerechtigkeit. Ich empfehle Ihnen daher meinen Antrag zur Annahme.

Präsident: Herr Lachenal ist nicht da und ich nehme deshalb an, dass ich seinen Antrag nicht zur Abstimmung zu bringen brauche, wenn er nicht von jemand anders aufgenommen wird.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommission	Mehrheit
Für den Antrag Weisflog	Minderheit

Art. 34—39.

Anträge der Kommission.

Zustimmung zu den Beschlüssen des Ständerates in Art. 34—36 und 38 — 39.

Art. 37. Die Haftpflichtansprüche aus diesem Gesetze verjähren in einem Jahre vom Tage des Unfalles an. Im übrigen gelten bezüglich der Verjährung die Bestimmungen des Obligationenrechtes.

Propositions de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats aux articles 34 à 36 et 38 à 39.

Art. 37. Les actions en responsabilité civile dérivant de la présente loi se prescrivent par un an à partir du jour de l'accident. Sont d'ailleurs applicables les dispositions du Code des obligations concernant la prescription.

M. Calame, rapporteur: Il n'y a pas lieu de donner des développements au sujet des art. 34, 35 et 36, dont les textes s'expliquent d'eux-mêmes.

L'art. 37 traite de la prescription. Le projet primitif du Conseil des Etats portait que les actions en responsabilité civile dérivant de la présente loi se prescrivent par deux ans à partir du jour de l'accident. Nous vous proposons ici de réduire le délai et

de dire: « par un an à partir... ». Le délai est donc réduit de moitié.

A l'art. 38 (for facultatif), le Conseil des Etats a modifié le texte primitif, en le rendant plus rigide et en donnant le choix entre le tribunal du domicile de la personne civilement responsable et le tribunal du lieu où s'est produit l'accident. L'article du Conseil fédéral laissait place, je ne dirai pas à l'arbitraire, mais à l'interprétation. Votre commission s'est rangée à la décision du Conseil des Etats.

L'art. 39 n'appelle pas d'observation.

Walther, Berichterstatter: Dieser Art. 34 bestimmt, inwieweit für Schadenshaftungen durch Automobile das gemeine Recht zur Anwendung gelangen soll. Einmal soll das Obligationenrecht massgebend sein für die Bestimmung der Art und der Grösse des Schadenersatzes. Ebenso sollen die Grundsätze des Obligationenrechtes über unerlaubte Handlungen zur Anwendung kommen für die Verteilung und den Rückgriff unter den Haftpflichtigen, wenn das Verschulden mehrere Personen trifft, wo verschiedene Haftungsgründe zusammentreffen. Bei Haftung für Sachschaden nach Transportrecht wird auch Art und Umfang des Schadens nach dem Transportrecht bestimmt. Es mag hier beigefügt werden, dass für den Halter auch nicht eine Ersatzpflicht entstehen kann aus einem allfälligen Vertragsverhältnis, das zwischen ihm und dem Geschädigten besteht.

Art. 35 bestimmt, dass auch bei Automobilschäden unter gewissen Voraussetzungen neben dem Schadenersatz noch eine besondere Geldentschädigung für « tort moral » zugesprochen werden kann. Die Fälle, in denen diese aussergewöhnliche Zusatzentschädigung platzgreifen soll, sind im Art. 35 genau umschrieben. Die Regelung entspricht den Grundsätzen, welche im Obligationenrecht über die Entschädigung für tort moral enthalten sind.

Zu Art. 36 ist nichts zu bemerken.

Art. 37. Bezüglich der Verjährungsfrist besteht eine Differenz zwischen unserem Kommissionsantrag und den Beschlüssen des Ständerates. Der Bundesrat hatte in seiner Vorlage die Verjährung nach den Vorschriften des Obligationenrechtes festgestellt, welches die gemeinrechtliche Verjährung der deliktischen Handlungen auf ein Jahr fixiert. Der Ständerat schliesst sich der Eisenbahnhaftpflicht von 1905 an und stellt eine zweijährige Verjährungsfrist aus. Unsere Kommission kehrte wieder zum Obligationenrecht zurück und reduzierte die Verjährungsfrist auf ein Jahr. Persönlich muss ich allerdings sagen, dass ein Jahr eine etwas kurze Frist ist, wenn man bedenkt, dass der Schädiger nicht immer sehr bald festgestellt werden kann (z. B. Unfall bei Nachtzeit, Tötung).

Der Art. 38 regelt die Frage des Gerichtsstandes für die Automobilhaftpflichtfälle, eine Materie, die ihren ganz besondern Haken hat. Formelle Verfassungserwägungen kollidieren mit den Forderungen des praktischen Lebens. Art. 59 der Bundesverfassung sieht vor, dass der aufrechtstehende Schweizerbürger für persönliche Schulden an seinem Wohnort belangt werden kann. Für jeden persönlichen Anspruch muss ich da belangt werden, wo ich wohne. Anders ist es mit der strafrechtlichen Haftbarkeit. Ueber diese wird an dem Orte entschieden, wo der Unfall sich ereignete. Das gilt für den Schweizer; anders ist die

Rechtslage gegenüber dem Ausländer. Dieser kann auch für bloss zivilrechtliche Ansprüche immer da belangt werden, wo der Unfall passiert. Immerhin können durch Staatsverträge gewisse Abänderungen getroffen werden. So haben wir uns mit Frankreich dahin verständigt, dass der Franzose bezüglich Verfolgung wegen zivilrechtlicher Ansprüche dem Schweizer gleichgestellt werden soll.

Wie gestaltet sich die Sache nun praktisch für die Automobilhaftpflicht? Zweifelsohne ist mit Rücksicht auf die ganz besonderen Verhältnisse beim Automobilverkehr in höchstem Grade unpraktisch, dass man für zivilrechtliche Ansprüche nur das Forum des Wohnorts anerkennen will. Nehmen Sie z. B. den Fall, dass ein Herr aus Genf — ich brauche dabei nicht gerade an Herrn de Rabours zu denken —, als Automobilbesitzer sehr rasch fährt, in Romanshorn einen Autounfall hat und zivilrechtlich belangt werden soll. Der in Romanshorn Verunfallte muss sich zu diesem Zwecke an das Gericht in Genf wenden. Bei einer wörtlichen Anwendung des Gesetzes gibt es gar keinen andern Weg. Nun lässt sich aber wohl mit Recht sagen, dass man bei der Schaffung des Art. 59 der Bundesverfassung niemals an Verhältnisse gedacht, wie sie uns das Automobil gebracht hat, wo der an der einen Grenze des Landes wohnende Schweizer am gleichen Tage, da er von Hause wegfährt, an der andern Grenze des Landes zivilrechtlich haftbar werden kann. Der Automobilist durchfährt mit seinem Wagen das ganze Land und lernt alle Verhältnisse kennen, ist somit, wenn ich den Ausdruck gebrauchen kann, ein interkantonal orientierter Schweizerbürger. Gleichwohl aber soll der in irgend einem Dorfe des Schweizerlandes Verunfallte diesen «interkantonalen» Mitbürger nur an seinem Wohnorte belangen können, er muss in irgend einem andern, ihm entfernt liegenden Kanton einen Anwalt beauftragen, muss dort sein Recht suchen, wo er die Gerichtsverhältnisse nicht kennt etc. Das ist doch sicherlich nicht praktisch und auch in einem gewissen Sinne nicht billig. Lässt sich nun eine andere Lösung finden? Der Bundesrat glaubt, sich an den starren Wortlaut der Verfassung halten zu müssen. Ihm hat die ständerliche Kommission Folge geleistet und zuerst auch der Ständerat. Immerhin hatte schon bei dieser ersten Beratung Herr Ständerat Scherer von Basel einen auf Gewährung des doppelten Gerichtsstandes abzielenden Antrag gestellt. Herr Bundesrat Häberlin verteidigte den Standpunkt des Bundesrates, aber nicht gerade mit der Nachdrücklichkeit, die wir sonst an ihm gewohnt sind.

Bei der zweiten Beratung im Ständerate stellte dann Herr Böhi, unterstützt von Herrn Isler — gewiss zwei überaus gründliche und gewissenhafte Juristen —, neuerdings den Antrag, neben dem Gerichtsstande am Wohnorte auch einen solchen am Unfallorte einzuräumen. Dieser Antrag fand die Zustimmung des Ständerates und ist auch von unserer Kommission akzeptiert worden.

Die Motive, die speziell Herr Böhi für diesen doppelten Gerichtsstand angeführt hat, dürfen ausschlaggebend sein. Ueber die praktische Unhandlichkeit des blossen wohnörtlichen Gerichtsstandes habe ich schon früher gesprochen. Ich will hier nur noch darauf hinweisen, wie viel leichter das Beweisverfahren zur Feststellung des Tatbestandes am Orte des Unfalls durchgeführt werden kann. Man denke nur

an die Zeugeneinvernahme, den Augenschein des Gerichts etc. In Wirklichkeit müsste ja die requisitorische Zeugeneinvernahme doch fast dazu führen, dass das beweisaufnehmende Gericht faktisch auch das urteilende Gericht wäre.

Und nun die Verfassungsschwierigkeit. Unbestritten ist, dass wenn mit der zivilrechtlichen Haftung des Automobilisten zugleich ein Delikt (Sachbeschädigung, Körperverletzung, Tötung etc.) konkurriert, der Zivilanspruch auf dem Wege der Adhäsion mit der Strafklage am Unfallorte als dem forum delicti commissi erhoben werden kann. Wozu führt das, wenn man für die blosse Zivilklage nur das Forum des Wohnorts anerkennen will? Der Kläger wird regelmässig zwecks Verschiebung des Gerichtsstandes an dem Unfallorte eine Strafklage gegen den Haftpflichtigen erheben. Dies würde dem schadenspflichtigen Automobilisten erspart bleiben, wenn der Geschädigte seinen zivilrechtlichen Anspruch ohne Verbindung mit einer Strafklage am Gerichte des Unfallortes geltend machen könnte.

Ist es mit Art. 59 der Bundesverfassung absolut unvereinbar? In dieser Richtung ist daran zu erinnern, dass trotz dieser Verfassungsbestimmung bundesgesetzlich eine ganze Reihe von Spezialgerichtsständen geschaffen worden ist. Nach Art. 312 des ZGB ist für Vaterschaftsklagen ein alternativer Gerichtsstand — Wohnort der klagenden Partei zur Zeit der Geburt oder Wohnort des Beklagten — gegeben worden, obwohl die auf blosse Alimente gerichtete Vaterschaftsklage zweifelsohne von jeher als persönliche Ansprache behandelt worden ist. Man lese den Kommentar Burckhardts zu Art. 59 der Bundesverfassung. Ich verweise auch auf Art. 21 des Bundesgesetzes über das Auswanderungswesen, Art. 2, Ziff. 4, des Versicherungsaufsichtsgesetzes, Art. 8 des Eisenbahngesetzes von 1873 und Art. 19 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes von 1905. In allen diesen Fällen wurden des praktischen Bedürfnisse wegen Spezialgerichtsstände geschaffen. Im weitern muss auch Art. 13 der Bundesverfassung im Auge behalten werden, welcher folgendes bestimmt: In allen Fällen sind jedoch die von der Bundesversammlung erlassenen Gesetze und allgemeinverbindlichen Beschlüsse, sowie die von ihr genehmigten Staatsverträge für das Bundesgericht massgebend. Der Gesetzgeber muss wissen, wie weit er in der Interpretation der Verfassung gehen und wie weit er sich im Sinne und Geiste der Verfassung den Bedürfnissen des praktischen Lebens anpassen darf. Das Bundesgericht hat sich an die gesetzlichen Bestimmungen zu halten. Ständerat Böhi wies mit Recht darauf hin, dass Art. 59 wohl in erster Linie Forderungen im Auge hat, die auf vertraglichen Verhältnissen beruhen. Anders liegt die Sache bei Forderungen auf unerlaubten Handlungen im allgemeinen und auf Automobilunfällen im Besondern. Für solche Forderungen erscheint als natürlicher Gerichtsstand viel eher der Gerichtsstand des Begehungsortes als der Gerichtsstand des Wohnorts des Beklagten. Auch Prof. Burckhardt gibt in seinem Kommentar zu Art. 59 der Bundesverfassung einer ähnlichen Auffassung Ausdruck. Ganz sicher sprechen wesentliche Zweckmässigkeitsgründe für den alternativen Gerichtsstand. Mit der Anerkennung des Begehungsgerichtsstandes wird die Möglichkeit geschaffen, dass der beweishebende Richter auch urteilender Richter

sein wird. Dem Automobilisten kann der alternative Gerichtsstand sehr dienen, weil er damit der Gefahr entgeht, den Nachteilen eines Strafprozesses nur deshalb ausgesetzt zu werden, weil der Geschädigte ohne den Spezialgerichtsstand für die Zivilklagen nur auf dem Wege des Strafprozesses am Unfallorte zu klagen vermag.

Nachdem Art. 59 der Bundesverfassung dieser zweckmässigen Lösung sicher nicht als absolutes Hindernis im Wege steht, nachdem man schon andere Spezialgerichtsstände geschaffen hat, schlägt unsere Kommission vor, in Zustimmung zu dem im Ständerrate nachträglich gefassten Beschlusse, Art. 38 in der vorliegenden Form zu akzeptieren.

Art. 39 enthält ohne Zweifel einen gewissen Eingriff in das kantonale Prozessrecht. Man will aber eine Garantie schaffen, dass der Handhabung des Gesetzes nicht durch kantonale prozessuale Formalitäten Schwierigkeiten bereitet werden. Eine ähnliche Bestimmung hat schon in einer ganzen Reihe von Spezialgesetzen Aufnahme gefunden. Ich empfehle Ihnen daher zu Art. 39 die Annahme des Kommissionsantrages.

Angenommen. — *Adoptés.*

Art. 40.

Antrag der Kommission.

¹ Die Ausstellung des Verkehrsausweises erfolgt erst, wenn der Nachweis vorliegt, dass eine Haftpflichtversicherung besteht, durch die der Halter versichert ist gegen jeden Schaden, für den er nach den Bestimmungen dieses Gesetzes haftbar werden könnte.

² Die Automobile des Bundes und der Kantone sind der Versicherungspflicht nicht unterworfen.

³ Beim Uebergang des Fahrzeuges auf einen andern Halter geht auch die Versicherung von Rechts wegen auf diesen über.

^{3bis} Der Versicherer und der neue Halter sind berechtigt, binnen 14 Tagen nach dem Uebergange von dem Versicherungsvertrage zurückzutreten.

Proposition de la commission.

¹ Le permis de circuler n'est délivré qu'après qu'il a été établi qu'une assurance de responsabilité civile est en vigueur, assurance à teneur de laquelle le détenteur du véhicule est assuré contre tout dommage dont, suivant les dispositions de la présente loi, il pourrait être rendu responsable.

² Les automobiles de la Confédération et des cantons ne sont pas soumis à l'assurance obligatoire.

³ Lorsque le véhicule est transmis à un autre détenteur, l'assurance passe de plein droit à ce dernier.

^{3bis} L'assureur et le nouveau détenteur peuvent résilier l'assurance dans les quinze jours à compter de la transmission.

Antrag de Rabours.

Art. 40, Abs. 4 (neu). ⁴ Der Halter ist nicht verpflichtet, sich gegen die Folgen seiner Haftpflicht gegenüber Blutsverwandten in auf- und absteigender Linie, Seitenverwandten und Verschwägerten bis zum zweiten Grade zu versichern.

Proposition de Rabours.

Art. 40, al. 4 (nouveau). ⁴ Le détenteur d'un automobile n'est pas tenu de s'assurer contre les conséquences de sa responsabilité civile vis-à-vis de ses ascendants, de ses descendants, de ses collatéraux et alliés jusqu'au 2^e degré.

Antrag Wirz.

Absatz 2 streichen.

Proposition Wirz.

Biffer le 2^e alinéa.

M. Calame, rapporteur: L'art. 40 traite de l'assurance. Il pose la règle qu'aucun permis de circuler n'est délivré s'il n'a été établi auparavant une assurance de responsabilité civile, assurance à teneur de laquelle le détenteur du véhicule est assuré contre tous dommages dont, suivant les dispositions de la présente loi, il pourrait être rendu responsable pendant la durée de validité de circuler.

La Confédération et les cantons sont exceptés de cette règle. On considère que, par leur situation même, ils peuvent être leur propre assureur.

La question avait été examinée dans la commission de savoir si les administrations communales pourraient être mises au bénéfice de cette disposition, ou si au contraire, le régime devrait être le même pour tous, Confédération et cantons y compris. La commission, qui, en première lecture, s'était prononcée pour la suppression du deuxième alinéa, l'a finalement réintroduit dans la loi.

Aujourd'hui, notre collègue M. Wirz reprend la proposition de biffer cet alinéa; en revanche, il propose l'introduction à l'art. 45 d'un troisième alinéa nouveau disant que « la Confédération et les cantons peuvent être leur propre assureur ».

La proposition nouvelle de M. Wirz tend absolument au même but que celle de la commission. Il va de soi que si les automobiles de la Confédération et des cantons ne sont pas soumis à l'assurance obligatoire, Confédération et cantons deviennent leur propre assureur. La proposition de M. Wirz ne changerait rien à la situation envisagée par la commission; nous vous en recommandons le rejet.

Le troisième alinéa assure la transmission de plein droit de l'assurance en cas de transfert de l'automobile à un autre détenteur. Pour parer à la rigidité de cette disposition et laisser une certaine liberté aussi bien à l'assureur qu'au détenteur nouveau, on a introduit un nouvel al. 3 bis qui prévoit que « l'assureur et le nouveau détenteur peuvent résilier l'assurance dans les 15 jours à compter de la transmission ».

M. de Rabours a déposé un amendement tendant à l'introduction d'un alinéa 4 qui dirait que « le détenteur d'un automobile n'est pas tenu de s'assurer contre les conséquences de sa responsabilité civile vis-à-vis de ses ascendants, de ses descendants, de ses collatéraux et alliés jusqu'au 2^e degré ». Le but que poursuit M. de Rabours est de permettre de diminuer en quelque mesure le prime à payer par les détenteurs d'automobiles qui jugeraient inutile d'assurer leur responsabilité vis-à-vis de leurs proches.

Comme il s'agit ici d'une faculté donnée aux automobiles, la commission ne voit pas d'objection à accueillir cette proposition.

Vous remarquerez qu'à l'article 40 nous avons apporté quelques modifications de rédaction; ce sont des simplifications qui ne touchent pas au fond.

Nous vous recommandons donc de voter l'art. 49 avec l'al. 3 bis nouveau proposé par la commission et l'al. 4 proposé par M. de Rabours.

Walther, Berichterstatter: Wir haben schon in der Eintretensfrage von der Notwendigkeit der Versicherung gegen Automobilschäden gesprochen. Das bestehende Konkordat hat das Obligatorium der Versicherung eingeführt, von der Erwägung ausgehend, dass bei der grossen mit dem Automobilverkehr verbundenen Gefahr Garantien dafür geboten sein sollen, dass jeder entstehende Schaden gedeckt werde. Diese Notwendigkeit besteht heute mehr als je, nachdem die Zahl der Automobile riesig zugenommen hat und nicht jeder Automobilbesitzer wirtschaftlich stark genug ist, den angerichteten Schaden zu decken. Es ist wohl keine besondere Ketzerei, wenn ich sage, dass die Automobilisten quantitativ stark zugenommen, qualitativ, wenigstens was ihre wirtschaftliche Fähigkeit anbelangt, stark abgenommen haben. Auch die Verschärfung der Haftpflicht bedingt weitergehende Deckung gegen Schadenstiftung.

Die Erfüllung der Versicherungspflicht ist Voraussetzung der Aufstellung des Verkehrsausweises. Kein Automobil soll die Strassen befahren dürfen, bevor nicht der Ausweis über die abgeschlossene Haftpflichtversicherung vorliegt.

Es legt sich nun allerdings der Gedanke nahe, ob man nicht eine Bestimmung aufnehmen sollte über die sog. Selbstbehaltspflicht. Soll der Automobilist sich auf dem Versicherungswege für alles und jedes decken können, so dass er kein Interesse mehr daran hat, die zur Schadensverhütung notwendige Sorgfalt anzuwenden? Man kennt ja bei andern Versicherungen dieses System, wonach der Versicherte für einen gewissen Prozentsatz des Schadens selbst haftbar bleibt. Aus praktischen Erwägungen sind wir mit dem Ständerat dazu gekommen, diese Selbstbehaltspflicht nicht aufzunehmen. Es lässt sich nicht leicht eine passende Formel finden, ohne dass sich der Automobilist nicht in irgend einer Weise doch durch Versicherung decken kann. Und der Geschädigte soll nicht auf Umwegen und unter Erschwerungen die volle Deckung des erlittenen Schadens erzwingen müssen.

Zu erwähnen ist noch, dass beim Uebergang des Verkehrsausweises auf einen neuen Halter auch ohne weiteres die bestehende Versicherung auf den neuen Halter übergeht. Damit wird die Garantie geboten, dass für jedes auf der Strasse verkehrende Automobil die Versicherung besteht. Dies gilt auch für die mit ausländischen Versicherungen bestehenden Verträge in dem Sinne, dass der Bundesrat, dem die Kontrolle über alle in der Schweiz zur Auswirkung gelangenden Versicherungsunternehmen zusteht, dafür sorgen wird, dass die Zulassung zu Vertragsabschlüssen in der Schweiz nur einwandfreien, jede Gewähr bietenden Gesellschaften gewährt und von diesen Gesellschaften auch die Unterstellung unter die Versicherungsvorschriften dieses Gesetzes anerkannt wird.

In unserer Kommission gingen die Meinungen auch über die Frage auseinander, ob der Bund und die Kantone für die ihnen gehörenden Automobile in gleicher Weise versicherungspflichtig erklärt werden

sollen wie der Privatautomobilist. Der Bund nahm nachdrücklichst das Recht für sich in Anspruch, von dieser Pflicht befreit zu sein. Konsequenterweise müsste der Bund auch die Kantone von der Verpflichtung zur Versicherung entbinden. Denn man darf doch sagen, dass die Kantone und der Bund ungefähr in gleicher Weise haltbar und auch in ungefähr gleicher Weise wirtschaftlich stark sind, so dass man für beide nicht verschiedene Bestimmungen aufstellen kann.

Etwas anders liegen die Verhältnisse bezüglich der Gemeinden. Da haben wir nun eine andere Auffassung gehabt, als sie von gewissen Seiten geäussert wurde. Wir haben die Meinung, dass die Gemeinden haften sollen wie die Privaten. Zum ersten gibt es zahlreiche Kategorien von Gemeinden mit sehr verschieden gestalteter Wirtschaftsstärke. Zum andern ist bei Gemeinden die wirtschaftliche Kraft nicht immer und nicht unter allen Umständen so gross, dass sie eine absolute Sicherheit für Schadensansprüche bietet. Was wir daher dem Bunde und den Kantonen zugestehen, glauben wir den Gemeinden vorenthalten zu müssen. Die Kommission schlägt daher einheitlich vor, nur Bund und Kantone von der Versicherungspflicht zu befreien.

Was den Art. 40 im weitern anbelangt, ist folgendes zu sagen.

Wenn man Abs. 3 nach Vorschlag der Kommission annimmt, dass beim Uebergang des Fahrzeuges auf einen andern Halter auch die Versicherung von rechts wegen übergeht, so schafft man dadurch eine gewisse Differenz zu Art. 54 des Versicherungsvertragsgesetzes, welcher bei einem Versicherungsübergang eine Ablehnungsfrist von 14 Tagen vorsieht. Die Differenz ist allerdings nur eine scheinbare, indem nicht das Automobil Versicherungsgegenstand ist, sondern der Haftpflichtanspruch. Wenn man völlige Uebereinstimmung herstellen will, ist es angesichts der zahllosen Automobilhandänderungen unter allen Umständen zu vermeiden, dass kritische Momente, d. h. Momente der Nichtversicherung entstehen. Man kann daher im Gesetze vorsehen, dass der Versicherer und der neue Halter berechtigt sind, binnen 14 Tagen nach dem Uebergang von dem Versicherungsvertrag zurückzutreten. Der Abschluss einer neuen Versicherung hat aber so rechtzeitig zu erfolgen, dass die Versicherung auch nicht einen Moment ausgesetzt wird. Dieses Ziel wird erreicht durch den Art. 43 der ständerätlichen Vorlage, welcher nach Antrag unserer Kommission als Art. 40 bis eingeschaltet ist.

Es mag auch hier noch ein Wort über die Frage eingeschaltet werden, ob man einem Automobilgeschädigten ein direktes Klagerecht gegen den Versicherer (Versicherungsgesellschaft) einräumen, das heisst ob man dem Geschädigten ein Recht einräumen will, für einen Schadensanspruch direkt den Versicherer unter Umgehung des schadenhaftenden Automobilisten zu belangen. Eine Minderheit der ständerätlichen Kommission hat einen Antrag im Sinne der Gewährung dieses direkten Klagerechtes gestellt. Sie hatte es wesentlich deshalb getan, um eine gewisse Erleichterung für den Versicherten zu schaffen, dem der Ständerat ursprünglich nur ein Klagerecht am Wohnorte des Schädigers geben wollte. Um die mit diesem beschränkten Klagerecht in den Fällen, da das schädigende Automobil nicht im Kanton des Unfalls steht, vielfach verbundenen Inkonvenienzen

zu mildern, soll der Geschädigte die Versicherungsgesellschaft, die ja in jedem Kanton laut Gesetz Domizil verzeigen muss, direkt belangen können. Nachdem wir nun aber den alternativen Gerichtsgang — Wohnort des Haftpflichtigen oder Unfallsort — in Vorschlag bringen, kommen die Gründe für die erwähnte direkte Klage in Wegfall. Dieses direkte Klagerecht wäre ebenfalls wieder eine Sonderbestimmung, da ja sonst regelmässig in erster Linie der Haftpflichtige, und der Versicherer nur subsidiär zu belangen ist. Ich verzichte daher darauf, noch speziell die rechtlichen und praktischen Bedenken, welche der Einführung eines direkten Klagerechtes entgegenstehen, hier anzuführen.

Nun ein Wort zum Antrage de Rabours zu Art. 40, Abs. 1. Herr de Rabours will durch diesen Antrag die Möglichkeit schaffen, dass der Automobilhalter sich eine Prämienreduktion verschafft, indem er für die mit ihm fahrenden Blutsverwandten und Verschwägerten keine Versicherung eingeht. Die Reduktion des Prämienatzes würde etwa 10 % betragen. Zugunsten des Antrages lässt sich sagen, dass mit einer solchen Entlastung ein gewisser Ausgleich geschaffen würde gegenüber der mit der verschärften Haftpflicht verbundenen Prämienerrhöhung. Andererseits liegt doch etwas Stossendes darin, dass ein Halter die Fürsorge zugunsten der sich ihm anvertrauenden Verwandten ablehnt. Es kann dies doch unter Umständen zu recht bitteren Konsequenzen führen.

Ich kenne einen Fall, da ein Automobilist, ein Luzerner, einen ihm verwandtschaftlich nahestehenden Freund mit seiner Frau zu einer Automobilfahrt eingeladen hat. Durch ganz unbestrittene Schuld des Automobilführers kam es zu einer Katastrophe in der Nähe der Stadt Basel, bei der der Automobilist und der mitfahrende Freund ums Leben kamen. Der Automobilist befand sich in glänzenden Verhältnissen, während die Gattin und die Kinder des verunfallten Freundes weniger gut daran waren. Der verunfallte Freund war ein junger Anwalt, der noch kein Vermögen sich hatte erwerben können. Nehmen wir an, es hätte sich um einen Neffen des Automobilisten gehandelt. Für diesen würde nun nach Antrag de Rabours keine Versicherung abgeschlossen werden müssen und es hätte in diesem Falle eben nichts getan werden können. Der erwähnte Fall wurde dann so geregelt, dass die Hinterbliebenen des reichen Automobilhalters, der schuldhafterweise den Unfall verursacht hatte, freiwillig etwas leisteten. Wenn das nicht der Fall gewesen wäre, und vorausgesetzt, dass es sich um einen Neffen des Halters gehandelt hätte, so würden die Hinterbliebenen des Verunfallten haben darben müssen, denn auf dem Prozesswege wäre nichts zu erreichen gewesen. Das hätte doch sicher eine gewisse Härte bedeutet. Ich habe schon darauf hingewiesen, dass eben heute nicht alle Automobilisten reiche oder auch nur wohlhabende Leute sind. Gerade diese werden aber darauf drängen, dass die Prämie reduziert wird. In solchen Fällen wird die Möglichkeit bestehen, dass mitfahrende verunfallte Verwandte oder deren Hinterbliebene nicht zu einer Entschädigung gelangen. Ich wiederhole, es hat für mich etwas Stossendes, dass der Antrag de Rabours die Verwandten in diesem Sinne ausschliessen will. Aber nachdem die Kommission ihrerseits beschlossen hat, den Antrag zu akzeptieren, in der Absicht, dem Begehren der

Automobilisten entgegenzukommen, möchte ich auch meinerseits keinen persönlichen Antrag stellen.

M. de Rabours : Je vous ai soumis une proposition, selon laquelle le détenteur d'un automobile n'est pas tenu de s'assurer contre les conséquences de sa responsabilité civile vis-à-vis de ses ascendants, de ses descendants, de ses collatéraux et alliés jusqu'au deuxième degré. Il s'agissait simplement pour des raisons que vous comprendrez que l'automobiliste qui a la douleur, par sa faute, de causer dans sa propre famille un dommage, ne soit tenu de le réparer autrement que par lui-même. Si un procès devait naître, voyez-vous un descendant plaidant à travers une compagnie d'assurance contre un de ces ascendants; c'est une chose complètement impossible. C'est pourquoi j'ai pensé qu'on devait éliminer de la catégorie des assurés obligatoires les différents ascendants descendants, collatéraux et alliés jusqu'au deuxième degré.

Cette proposition est si nécessaire qu'il n'est pas utile d'y ajouter le luxe d'un commentaire nouveaux

Wirz : Ich möchte Ihnen beantragen, Al. 2 von Art. 40 zu streichen. Die ursprüngliche Vorlage des Bundesrates sieht bloss vor, dass die Bundesautomobile von der Versicherungspflicht befreit seien, und es war dann der Ständerat, welcher in für uns verständlicher Weise nun dieses Privileg auch auf die Kantone ausdehnte. Es war ja geradezu die Pflicht der Ständerherren, dies zu tun. Ich glaube aber, wir im Nationalrat müssen eine andere Stellung beziehen.

Wesentlich an der Sache ist ja, dass der Verursacher des Unfalles zahlungsfähig sei. Es wurde dann in der Kommission sofort gefragt: « Warum dehnen wir dieses Privileg nicht auch auf die Gemeinden aus ? » Wir haben tatsächlich Gemeinden — denken Sie an die grossen Stadtgemeinden —, welche zahlungsfähiger sind als gewisse Kantone. Also schon das Gesetz der Logik wird gewissermassen tangiert, wenn wir den Kantonen ein Vorrecht einräumen, gewissen grossen Kommunen aber nicht. Man hat dann in der Kommissionsitzung in Zermatt meinen Streichungsantrag angenommen, nachdem man abgelehnt hatte, das Vorrecht auf die Gemeinden auszudehnen. Mit überwiegender Mehrheit wurde beschlossen, das Privileg weder den Kantonen noch dem Bund zu gewähren. Erst nachträglich, in der Schlussitzung in Neuenburg, ist dann auf Dazwischentreten des Herrn Bundesrat Häberlin dieser Antrag wieder aufgehoben worden, und zwar nur mit einer Stimme Mehrheit. Es ist also eine Zufallsmehrheit gewesen, und es ist nicht so, wie der Kommissionsreferent, Herr Dr. Walther, mitgeteilt hat, dass man einem einheitlichen Antrage der Kommission gegenüberstehe. Nur mit einer Stimme Mehrheit ist beschlossen worden, den Streichungsantrag wieder aufzuheben.

Ich meine nun, wenn der Bund ein Gesetz erlässt, das allen Einwohnern der Schweiz gewisse Pflichten auferlegt, so sollte er sich selber nicht um diese Pflicht herumdrücken. Wir wissen, dass diese Versicherungspflicht Lasten bringt. Das ist recht unangenehm, für den Einzelnen, für die Gemeinden, für die Kantone, aber es ist auch unangenehm für den Bund. Dieser hilft sich nun sehr einfach, indem er die Versicherungspflicht für sich ablehnt und sagt: « Wir sind finanziell stark genug, um die Konse-

quenzen zu tragen.» Aber wir haben ja auch Private und vor allem Gemeinden und natürlich auch Kantone, welche das gleiche Vorrecht für sich in Anspruch nehmen könnten. Es ist meiner Ansicht nach nicht fein legifigiert, wenn man sich selber vor den Konsequenzen rettet, diese aber ruhig den andern zumutet.

Ich mache darauf aufmerksam, dass ein Versicherungsfonds für den Postbetrieb besteht, dass also hier der Bund die Konsequenzen auch trägt. Ferner hat der Bund eine Selbstversicherung für die Eisenbahnen, und ich meine, auch beim Bundesautomobil sollte man Vorsorge treffen für grosse Ereignisse. Grosse Unfälle können Schadenssummen verursachen, die in die Hunderttausende gehen, und es wird niemand bestreiten, dass auch Kantone — denken wir an die kleinen, finanziell schwachen Kantone — in ausserordentlicher Weise betroffen werden können durch ein Unfallereignis, das eben sehr grosse Dimensionen annehmen kann, so dass ein solcher Kanton froh wäre, wenn die Versicherungsfrage durch das Gesetz für ihn geregelt wäre.

Also bloss deswegen, weil die Standesherren für ihre Kantone ein Privileg in Anspruch nehmen, sollte der Nationalrat nicht zu dieser Lösung kommen. Ich würde es noch akzeptabel finden für den Bund, aber ausserordentlich bedenklich wäre es, dieses Privileg auch den Kantonen zu gewähren. Man kann es deswegen auch nicht allgemein den Gemeinden zubilligen; man müsste da Ausnahmen machen und sagen: Den und den grossen Gemeinden geben wir das Privileg, aber man gibt es nicht allgemein, weil gewisse Gemeinden nicht finanzkräftig genug wären. Ich möchte Ihnen deshalb beantragen, das Al. 2 zu streichen. Ich bedaure fast, keinen Eventualantrag gestellt zu haben, dahingehend, nur dem Bund das Privileg zu gewähren. Es wäre vielleicht doch am besten, die Sache so zu regeln.

Nun wird in einer Zuschrift der Bundesverwaltung gesagt, dass man die Postautomobile teilweise versichert und einige zehntausend Franken den Versicherungsgesellschaften ausbezahlt habe, ohne dass irgend ein Unfall eingetreten wäre, dass es sich also nicht lohne, diese Versicherung einzugehen. Ich will bemerken, dass man bei dem Betrieb der Postautomobile alle Vorsichtsmassregeln ergriffen hat und dass man ein feingeschultes Personal besitzt, so dass hier die Gefährdung nicht so gross ist wie in irgend einem privaten oder kommunalen Betrieb. Ich habe deswegen meinen Antrag dadurch annehmbarer gemacht, dass ich vorschlage, in Art. 45 die Selbstversicherung den Kantonen und dem Bunde zu gewähren. Der Bund kann sich dann rangieren. Wenn keine grossen Schadenfälle eintreten, so werden die finanziellen Konsequenzen, die Leistungen per Jahr in diese Versicherungskasse nicht sehr gross, sondern erträglich sein; und der Fonds wird sehr angenehm empfunden werden, wenn ein grosses Schadenereignis eintritt. Ich möchte Sie also ersuchen, diesen Abschnitt der eventuellen Konsequenzen wegen zu streichen und dafür den Kantonen und dem Bunde das Recht auf Selbstversicherung zu gewähren.

M. Calame, rapporteur: Les explications de M. Wirz ne m'ont pas convaincu. Je persiste à penser que la solution inscrite dans la loi arrive exactement au but poursuivi par M. Wirz. Nous disons, en effet,

dans la loi: « Les automobiles de la Confédération et des cantons ne sont pas soumis à l'assurance obligatoire », tandis que M. Wirz veut dire à l'art. 45: « La Confédération et les cantons peuvent être leur propre assureur. » En fait, c'est exactement la même chose: en autorisant la Confédération et les cantons à être leur propre assureur, on les dispense de l'obligation de l'assurance. Je ne saisis pas pour quel motif M. Wirz désire transposer cette idée de l'art. 40 à l'art. 45. Si j'étais arrivé à la conclusion que la solution de M. Wirz conduite à un résultat autre et meilleur que ce que nous proposons, je ne ferais pas de difficulté d'accepter sa proposition. Mais, comme ce n'est pas le cas, je vous recommande le maintien de la proposition de la commission.

Walther, Berichterstatter: Es geht mir gleich wie dem Kommissionspräsidenten, Herrn Calame; ich sehe den Unterschied zwischen unserem Antrag und demjenigen des Herrn Wirz nicht ein. Wir schlagen vor, Bund und Kantone sollen nicht versicherungspflichtig sein, und Herr Kollega Wirz schlägt vor, das zu streichen, dafür aber einen besonderen Paragraphen aufzunehmen, wonach Bund und Kantone Selbstversicherer sein können. Was ist der Unterschied? Wenn wir diese Streichung vornehmen, so bleibt die Schadenersatzpflicht ganz gleich bestehen, und wenn Bund und Kantone verpflichtet sind, eine formelle Versicherung einzugehen, so sind sie ohne weiteres eine Selbstversicherung. Als wirtschaftliche starke Organisationen sind sie auch in der Lage, als Selbstversicherer aufzutreten. Es gibt z. B. Kantone, die ihre Landjäger gegen Unfall versichert haben. Andere Kantone haben die Unfallversicherung für Landjäger nicht, aber deswegen bleibt die Sache materiell gleich, die Kantone sind haftbar. Im einen Fall sind sie gedeckt durch die Versicherung, im andern tragen sie den Schaden direkt.

Präsident: Art. 40 selbst ist nicht angefochten. Der Antrag des Herrn de Rabours ist von der Kommission angenommen und auch nicht angefochten. (Widerspruch.)

Eugster: Ich möchte Ihnen beantragen, im Antrag de Rabours zu streichen: « Seitenverwandten und Verschwägerten bis zum zweiten Grade » und lediglich die Versicherungspflicht gegenüber Blutsverwandten in auf- und absteigender Linie zu erlassen.

Abstimmung. — *Votation.*

- | | |
|----------------------------------|------------|
| 1. Für den Antrag der Kommission | Mehrheit |
| Für den Antrag Wirz | Minderheit |
| 2. Für den Antrag de Rabours | 39 Stimmen |
| Für den Antrag Eugster-Züst | 41 Stimmen |

Art. 40bis—45.

Anträge der Kommission.

Art. 43 des Ständeratsbeschlusses wird Art. 40bis.

Art. 41. Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Art. 42. Im Versicherungsvertrag ist zu bestimmen, dass der Versicherer an seinem schweizerischen Wohnsitz oder am inländischen Wohnort des Versicherungsnehmers oder Anspruchsberechtigten belangt werden kann.

Abs. 2. Streichen.

Art. 43. Streichen; wird zu Art. 40bis.

Art. 44. Die Versicherungssumme muss für jedes Automobil mindestens Fr. 30,000 für eine verunfallte Person betragen.

¹bis Für das Unfallereignis muss die Versicherungssumme bei einem Motorrad mindestens 50,000 Fr., bei einem Motorwagen mindestens 100,000 Fr. betragen.

² Bei einem zum Personentransport hergerichteten Motorlastwagen beträgt die Versicherungssumme für ein Unfallereignis:

mindestens 100,000 Fr. bei einem Fassungsvermögen bis zu 10 Personen,
mindestens 200,000 Fr. bei einem Fassungsvermögen von 11 bis 20 Personen,
und mindestens 300,000 Fr. bei einem Fassungsvermögen von über 20 Personen.

Abs. 3. Streichen (wird Abs. 1bis).

Abs. 4. Streichen (wird Abs. 1bis).

¹Die Versicherungssumme gegen Sachschaden muss für jedes Automobil mindestens 5000 Fr. für das Unfallereignis ausmachen.

Art. 45. ¹Die Versicherung muss bei einem vom Bundesrat konzessionierten Versicherungsunternehmen abgeschlossen sein.

²Die Bewilligung kann auch an Verbände erteilt werden, sofern sie die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllen.

Propositions de la commission.

Art. 43 d'après la décision du Conseil des Etats devient art. 40bis.

Art. 41. Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

Art. 42. Le contrat d'assurance doit disposer que l'assureur peut être actionné à son domicile en Suisse ou au domicile de l'assuré ou de l'ayant droit en Suisse.

Al. 2. Biffer.

Art. 43. Supprimer; devient art. 40bis.

Art. 44. La somme assurée doit s'élever, pour tout automobile, à 30,000 fr. au moins par personne lésée.

¹bis Pour chaque accident, la somme assurée doit s'élever à 50,000 fr. au moins pour un motocycle et à 100,000 fr. au moins pour une voiture automobile.

² Pour un automobile de poids lourd aménagé en vue du transport de personnes, la somme s'élèvera pour chaque accident:

à 100,000 fr. au moins, si le véhicule est aménagé pour 10 personnes au maximum,

à 200,000 fr. au moins pour 11 à 20 personnes,
et à 300,000 fr. au moins pour plus de 20 personnes.

Al. 3 et 4. Biffés (voir al. 1bis).

² La somme assurée comme indemnité pour les dommages causés aux choses doit s'élever, pour tout automobile, à 5000 fr. au moins par accident.

Art. 45. L'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurance ayant obtenu du Conseil fédéral une concession.

² Le Conseil fédéral peut aussi accorder de telles concessions aux associations qui remplissent les conditions légales.

Antrag Stohler.

Art. 42, Abs. 1. Im Versicherungsvertrag ist zu bestimmen, dass der Versicherer an seinem schweizerischen Wohnsitz oder am inländischen Wohnort des Versicherungsnehmers oder Anspruchsberechtigten belangt werden kann.

Abs. 2. Streichen.

Proposition Stohler.

Art. 42, 1^{er} al. Le contrat d'assurance doit disposer que l'assureur peut être actionné à son domicile en Suisse ou au domicile de l'assuré ou de son ayant-droit en Suisse.

2^e al. Biffer.

M. Calame, rapporteur: A l'art. 40bis il s'agit d'une simple transposition de dispositions reproduites de l'art. 43, traitant de la suspension ou de la cessation de l'assurance.

A l'art. 41, pas d'observation.

A l'art. 42, M. Stohler, membre de la commission, a proposé un texte nouveau que la commission a adopté et qu'elle vous propose également d'adopter en remplacement du texte primitif: «Le contrat d'assurance doit disposer que l'assurance peut être actionné à son domicile en Suisse ou au domicile de l'assuré ou de son ayant droit en Suisse.» On établit ainsi la concordance avec l'art. 38

L'art. 43 disparaît; il a pris sa place après l'art. 40, sous numérotation 40bis.

L'art. 44 fixe les montants à assurer. Vous constaterez que le texte proposé par la commission diffère sensiblement de celui du Conseil des Etats, mais la différence affecte la forme uniquement. Quant au fond, les deux articles se couvrent. L'article commence par déterminer le montant de l'assurance pour tout automobile et il fixe la somme à 30,000 fr. par personne. Dans un deuxième al. 1bis, il est prévu que la somme assurée doit s'élever à 50,000 fr. au moins pour un motocycle et à 100,000 fr. au moins pour une voiture automobile, pour chaque accident. Puis, l'al. 2 porte des prescriptions spéciales concernant les automobiles de poids lourd aménagés en vue du transport des personnes. La somme s'élèvera pour chaque accident à 100,000 fr. au moins si le véhicule est aménagé pour 10 personnes au maximum, à 200,000 fr. au moins pour 11 à 20 personnes et à 300,000 fr. au moins pour plus de 20 personnes. Je répète que les modifications affectent la rédaction seulement, mais non pas le fond de l'article.

A l'al. 5 du même art. 44, nous avons modifié un chiffre et nous prévoyons que la somme assurée comme indemnité pour les dommages causés aux choses doit s'élever, pour tout automobile, à 5000 fr. au moins par accident, tandis que le projet primitif

faisait une différence entre les voitures automobiles et les motocycles, la somme étant fixée à 5000 fr. pour les premières et à 3000 fr. pour les seconds. Nous substituerons ainsi à ce double chiffre un seul taux, celui de 5000 fr. pour tout accident.

L'art. 45 n'appelle pas d'observation spéciale. Nous avons ici la proposition de M. Wirz, mais le fait que vous avez repoussé sa proposition principale à l'art. 40 fait tomber tout naturellement à cet article la proposition de M. Wirz.

Walther, Berichterstatter: Zu Art. 41 ist nichts zu bemerken.

Art. 42 wollte in seiner ursprünglichen Fassung eine Korrektur schaffen für die Bestimmung, dass der Automobilist belangt werden könne. Er wollte dem Geschädigten die Möglichkeit schaffen, dass er wenigstens die Versicherungsgesellschaft am Orte des Unfalles belangen kann.

Nun hatten wir glücklicherweise in unserer Kommission einen Versicherungsspezialisten in der Person des verehrten Herrn Kollegen Stohler, welcher in der Absicht, auch dieses Gesetz mit den andern eidgenössischen Versicherungsgesetzen in Einklang zu bringen, den Antrag stellte, ein alternatives Forum in der Weise zu gewähren, dass der Geschädigte entweder am Wohnort des Versicherers oder aber an seinem eigenen inländischen Wohnort Klage erheben kann. Dieses Klagerecht am Wohnort des Versicherungsnehmers oder Anspruchsberechtigten ist für den Geschädigten ohne Zweifel viel wertvoller als das Klagerecht am Unfallort. Die Kommission hat den Antrag Stohler akzeptiert und schlägt Ihnen dementsprechend eine neue Fassung für Abs. 1 in Art. 42 vor, unter Streichung des Abs. 2.

Zu Art. 43 ist nichts zu bemerken. Er wird, wie früher bemerkt, als Art. 40bis eingeschaltet.

Art. 44. Man ist wohl allgemein der Meinung, dass die obligatorisch vorgeschriebene Versicherung in ihren Ansätzen so hoch bemessen sein soll, dass jeder Geschädigte die Sicherheit für eine den Verhältnissen angemessene Entschädigung erhält. Man kann aber bei dieser Festsetzung nicht ins Ungemessene gehen. Es können unter Umständen Unfallereignisse eintreten, die in ihrer Auswirkung so gewaltig sind, dass die vollständige Versicherungsdeckung ganz enorme Summen erfordern würde. Auch für solche allfällige denkbare Fälle dem Automobilisten eine Zwangsversicherung aufzuerlegen, könnte für ihn doch eine ganz unerträgliche Belastung bedeuten. Unsere Vorschläge decken sich hinsichtlich der Summen ungefähr mit jenen des Bundesrates und des Ständerates. Wir haben im wesentlichen nur eine andere Gruppierung und etwelche redaktionelle Änderungen vorgenommen. Die Ansätze gehen nun allerdings ziemlich stark über die in einigen Kantonen, z. B. im Kanton Zürich vorgesehenen Summen hinaus. Sie werden dann aber auch ganz sicher regelmässig ausreichend sein. Denn man darf sich doch nicht durch die allerdings überaus zahlreichen Unfallmeldungen der Zeitungen zu der Annahme verführen lassen, als ob es sich bei diesen ungezählten Unfällen regelmässig um kolossale Schadenssummen handeln würde. Den wirklichen Interessen des Publikums ist durch unsere Vorschläge gewiss genügend Sicherheit geboten.

Art. 45 bietet auch nicht Anlass zu weitgehenden Bemerkungen. Ich mache in erster Linie auf zwei kleine redaktionelle Änderungen aufmerksam, die wir gegenüber dem ständerätlichen Text vorgeschlagen haben und die nicht von Bedeutung sind. Materiell liegt dieser Bestimmung ebenfalls die Erwägung zugrunde, dass der Versicherungsabschluss auch hinsichtlich der Versicherer ausreichende Garantien bieten soll. Zu diesem Zwecke wird vorgeschrieben, dass nur die bei einem vom Bunde konzessionierten Versicherungsunternehmen abgeschlossene Versicherung anerkannt werden soll. Der Bund hat von dem ihm im Versicherungswesen gesetzlich zustehenden Aufsichtsrecht Gebrauch zu machen und sich stets zu vergewissern, dass bei den Gesellschaften genügend Deckung vorhanden ist.

Nach den Erfahrungen, die man allerdings gemacht hat, legt sich die Frage sehr nahe, ob man die ausländischen Gesellschaften ausschliessen solle. Ich möchte dieses heikle Thema hier nicht etwa im einzelnen berühren, sondern nur daran erinnern, dass man nach dieser Richtung ungute Erfahrungen gemacht hat. Die Kommission nahm von einem solchen Ausschluss Umgang. Der Bundesrat kann und muss zum Rechten sehen. Er kann jederzeit konstatieren, ob die Deckung eine genügende sei. Er wird auch verhindern können, dass die Gesellschaften durch gemeinsame Abkommen Prämienansätze festlegen, welche an Hand der versicherungstechnischen Erfahrungen und anderweitiger Erhebungen als übermässig zu bezeichnen wären. Dieser Abwehr gegen eine allfällige Ringbildung unter den Versicherungsgesellschaften dient auch die Bestimmung des zweiten Absatzes, wonach die Bewilligung zum Versicherungsabschluss auch an Verbände, z. B. Automobilistenverbände erteilt werden kann, sofern diese natürlich nach jeder Richtung die nötigen Garantien bieten. Gerade die Automobilistenverbände hätten es ja wohl in der Hand, jeder Ringbildung unter den Versicherungsgesellschaften durch eigene Uebernahme der Versicherung im Sinne des Artikels nachdrücklich zu begegnen, um damit auch die wünschenswerte Reduktion der Prämienansätze herbeizuführen. Ich empfehle Ihnen die Art. 41 bis 45 im Sinne unserer Anträge zur Annahme.

Angenommen. — *Adoptés.*

Art. 46.

Antrag der Kommission.

Der Bundesrat bestimmt, unter Berücksichtigung aller Umstände, die Bedingungen, denen die Ausländer mit bezug auf die Versicherung bei ihrer Einreise in die Schweiz unterworfen werden müssen. Zu diesem Zweck kann er die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt in Luzern heranziehen. Zur Deckung der Versicherungskosten ist er befugt, die Eingangsgebühren entsprechend festzusetzen.

Proposition de la commission.

Le Conseil fédéral détermine, en tenant compte des circonstances, les conditions auxquelles les étrangers devront être soumis, en matière d'assurance, à leur entrée en Suisse. Il peut à cet effet faire intervenir la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents à Lucerne. Il peut fixer les taxes de circulation de façon à y comprendre les frais d'assurance.

Antrag de Rabours.

Art. 46, Abs. 2 (neu). Er kann den ausländischen Halter eines vom Ausland kommenden Automobils von seiner Haftpflicht gegenüber den unentgeltlich aus dem Ausland mitgeführten Personen entlasten.

Proposition de Rabours.

Art. 46, al. 2 (nouveau). Il peut exonérer le détenteur étranger d'un automobile venant de l'étranger, de sa responsabilité civile vis-à-vis des personnes transportées gratuitement et venant de l'étranger.

Antrag Kurer.

... Zu diesem Zweck kann er den Weg des Vertrages mit privaten Versicherungsunternehmen beschreiten oder die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt...

Proposition Kurer.

... Il peut à cet effet s'arranger avec des sociétés d'assurance privées ou faire intervenir la Caisse nationale...

M. Calame, rapporteur: Nous abordons ici l'assurance des étrangers. La question a été traitée déjà dans le débat d'introduction. L'obligation de l'assurance est tout naturellement imposée aux automobilistes étrangers qui pénètrent sur le territoire suisse. L'équité veut que les automobilistes étrangers soient astreints aux mêmes devoirs que les nationaux. Les charges résultant de l'application du régime de la responsabilité civile sont d'ailleurs les mêmes pour tous les automobiles, quel que soit leur point d'attache et quel que soit le pays d'où ils viennent. Le lésé risquerait fort de ne pouvoir efficacement faire valoir ses droits contre tel automobiliste étranger, si l'obligation générale de l'assurance n'existait pas.

Le principe même de l'obligation de l'assurance des étrangers ne peut, à notre sens, pas être sérieusement contesté; mais des craintes ont été exprimées que dans l'application on arrive fatalement à des mesures tracassières et que le tourisme en subisse de désastreux effets. Il ne faut rien exagérer; il n'est pas douteux que dans la pratique on arrive à des solutions satisfaisantes.

Déjà dans son message à l'appui de la loi, le Conseil fédéral affirme sa volonté d'éviter le formalisme: « Il y aura lieu, dit-il, de chercher une solution, par exemple dans ce sens que l'automobiliste étranger qui veut voyager dans notre pays pourra s'assurer déjà avant son entrée en Suisse, en prenant son tryptique, ou en tout cas au bureau de douane. Dans tous les cas, il devra pouvoir le faire sans grande perte de temps au moyen d'un ticket et pour un court laps de temps. »

Mais on a désiré avoir plus que l'expression de ces intentions rassurantes et le Département fédéral de Justice et Police s'est prêté de bonne grâce à l'étude qui lui a été demandée des modes auxquels on pourrait avoir recours pour faciliter plus largement les automobilistes étrangers. L'expert consulté quant au montant des primes d'assurance, M. Bosshard, a fourni sur ce thème: « Comment remplir l'obligation de s'assurer », un rapport d'où il ressort que les solutions ne manquent pas. Le

Département lui-même a rédigé à ce propos une note de caractère tranquillisant même pour les esprits les plus inquiets.

Si la loi pose le principe que l'automobiliste étranger entrant en Suisse est soumis pour sa responsabilité civile à l'assurance obligatoire, elle ne le contraint pas à contracter une assurance à la frontière seulement.

Plusieurs sociétés suisses d'assurance travaillent aussi à l'étranger. D'autre part, des sociétés d'assurance étrangères sont aussi concessionnées en Suisse. L'automobiliste étranger a donc la possibilité de contracter à l'étranger déjà une assurance de responsabilité civile pour automobiles, conforme à la loi suisse. Il ne saurait y avoir de difficulté à ce que la société d'assurance (suisse ou étrangère) concessionnée en Suisse délivre à l'automobiliste, après conclusion de contrat, à l'intention de l'administration des douanes suisses, une pièce (suivant un formulaire uniforme encore à établir) attestant qu'il a contracté auprès d'elle une assurance de responsabilité civile conforme aux distributions de la loi suisse sur les automobiles. Les détenteurs d'automobile, qui, lors du passage de la frontière, fourniraient cette preuve, seraient libérés de l'obligation de s'assurer à la frontière. Une autre possibilité existe encore de libérer les automobilistes de cette obligation; une société non concessionnée en Suisse contracte des assurances de responsabilité civile pour automobiles valables en Suisse et s'entend avec une société concessionnée en Suisse, celle-ci étant garante des opérations. Serait considéré comme assureur à l'égard des autorités et des particuliers en Suisse, la société garante, c'est-à-dire la société concessionnée en Suisse. Dans ce cas aussi, on pourrait délivrer au détenteur d'automobile, avant son départ pour la Suisse, l'attestation déjà mentionnée, d'après laquelle il a satisfait à l'obligation de s'assurer prévue par notre législation.

Ce n'est que si l'automobiliste étranger n'était pas en mesure de présenter cette attestation, qu'il aurait l'obligation de s'assurer à la frontière.

Dans le cas où il présenterait une police d'assurance de responsabilité civile contractée auprès d'une société concessionnée en Suisse, mais qui ne serait pas pleinement conforme aux sommes d'assurance fixées par la loi, la difficulté ne serait pas insurmontable de créer la possibilité de satisfaire à ses obligations au moyen d'un complément de prime perçu par les douanes suisses.

Dans tous les autres cas, il sera possible de contracter à la frontière une assurance de responsabilité civile. Techniquement, cette manière de procéder est certainement réalisable, ainsi que le démontre l'exemple du Danemark.

Une solution rationnelle sera trouvée aisément. La collaboration des milieux automobilistes eux-mêmes est extrêmement désirable.

C'est, d'après l'art. 46, le Conseil fédéral qui reçoit le pouvoir de déterminer, en tenant compte des circonstances, les conditions auxquelles les étrangers devront être soumis, en matière d'assurance, à leur entrée en Suisse. Le même article délègue au Conseil fédéral la compétence de faire intervenir la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accident à Lucerne. On a voulu voir dans cette disposition une tentative ou tout au moins une tentation de

créer en faveur de la Caisse nationale un privilège — on a parlé de monopole — pour cette catégorie d'assurance. La méfiance n'est pas de saison dans le cas particulier : l'intervention de la Caisse nationale est prévue dans le seul intérêt de la protection des automobilistes pour le cas, par exemple, où un trust des sociétés d'assurance se constituerait pour créer un véritable monopole privé.

Nous avons ici une proposition de modification déposée par H. Kurer. Celui-ci, reprenant une idée qui figurait au texte primitif, voudrait dire que « le Conseil fédéral peut s'arranger avec les sociétés d'assurance privées ou faire intervenir la Caisse nationale. »

Il n'est pas nécessaire de dire que le Conseil fédéral peut s'arranger avec les sociétés d'assurance privées ; cela ressort des compétences mêmes données au Conseil fédéral par l'art. 64 de la loi. Si, en revanche, on a maintenu la mention de la possibilité pour le Conseil fédéral de s'entendre avec la Caisse nationale, c'est parce que la loi sur la Caisse nationale d'assurance ne prévoit pas ce genre d'assurance et qu'elle ne pourrait pas s'en charger si une loi ne lui donnait pas cette possibilité.

Nous estimons donc qu'il faut maintenir la disposition d'après laquelle le Conseil fédéral peut faire intervenir la Caisse nationale d'assurance, mais qu'il est inutile de mentionner la possibilité d'un arrangement avec les sociétés privées, car cela va de soi.

M. de Rabours a fait une proposition qui s'inspire des mêmes sentiments que ceux qui ont dicté son amendement à l'art. 40. M. de Rabours nous demande d'ajouter un deuxième alinéa ainsi conçu : « Il (le Conseil fédéral) peut exonérer le détenteur étranger de sa responsabilité civile vis-à-vis des personnes transportées gratuitement et venant de l'étranger. »

Le dessein de M. de Rabours est de faciliter les automobilistes étrangers en ne leur imposant pas une charge trop considérable. La commission ne voit pas d'inconvénient à l'introduction de cet alinéa. Elle fait sienne la proposition de M. de Rabours.

Le texte de l'art. 46 a été quelque peu modifié, comme vous avez pu le constater. Je signale simplement la substitution des mots « taxe de circulation » aux mots « droits d'entrée » qui figurent dans la deuxième phrase de cet article : le Conseil fédéral peut fixer les taxes de circulation de façon à y comprendre les frais d'assurance.

Le terme de taxe de circulation est plus juste et permet d'éviter une confusion. L'expression « Droits d'entrée » pourrait être comprise dans le sens de « droits de douane, » alors qu'il s'agit bien de la taxe de circulation prévue pour le cas où ces taxes seraient introduites en Suisse.

La commission vous propose, en conclusion, d'adopter l'art. 46 dans le texte imprimé. Elle se range à la proposition de M. de Rabours tendante à ajouter le deuxième alinéa dont le texte vous a été distribué.

Walther, Berichterstatter: Wir kommen zur Ausländerversicherung, einer Frage, die wir schon gestern angeschnitten haben. Es ist das ein ebenso wichtiges wie andererseits auch recht schmerzliches Kapitel der vorliegenden Gesetzgebung, und es hat

die Lösung der hier in Betracht kommenden Fragen allen jenen, die mit der Vorbereitung des Gesetzes zu tun hatten, viel Kopfzerbrechen verursacht. Bekanntlich zeigen sich stets die allergrössten Schwierigkeiten, wenn kollidierende Interessen in Einklang gebracht werden sollen.

Bei der Frage der Ausländerversicherung steht das Interesse unserer Fremdenindustrie in Frage. Man weiss, dass die fremden Automobilisten viel Geld in die Schweiz bringen. Sie stehen ja regelmässig auf der Sonnenseite des Lebens, wenigstens was ihr Portemonnaie anbelangt. Sie können sich auch etwas leisten, wenn sie in die Schweiz kommen und sind deshalb sehr gern gesehene Gäste, früher, und vielleicht auch heute wieder, das eine oder andere Mal sogar lieber gesehen als die Inländer selber. Das Interesse an diesen begehrenswerten Ausländern liegt nun nicht ausschliesslich bei der Hotellerie, sondern bei allen Geschäftskreisen, die an der Fremdenindustrie direkt oder indirekt interessiert sind. Es ist daher dieses Interesse an den gutsituierten fremden Automobilisten im Lande herum ein sehr weit verbreitetes. Auch in andern Ländern ist das Interesse an der Fremdenindustrie ein sehr grosses. Jedes Land sucht vor allem aus seine eigenen Leute bei sich zu behalten, das Geld soll, wenn immer möglich, im eigenen Lande bleiben. In letzter Zeit spielt in dieser Frage auch noch ein starkes Stück Nationalismus mit. Dazu kommt, dass jedes Land mit Fremdenindustrie grosse Anstrengungen macht, die fremden Automobilisten für sich zu gewinnen. Man baut namentlich in den uns umgebenden Staaten besondere Automobilstrassen, man gewährt den Leuten Erleichterungen aller Art usw. Ich brauche ja nur daran zu erinnern was z. B. an der italienischen und französischen Riviera in dieser Richtung geleistet wurde und auch heute noch geleistet wird, nur daran zu erinnern, was Belgien und Holland tun. Ich denke an die wunderbare Automobilstrasse, welche von Ostende am Meer entlang nach der holländischen Grenze führt. Auch Tirol ist neuerdings in den Wettbewerb eingetreten. Das schwer leidende Land macht gewaltige Anstrengungen, um den Fremdenstrom wieder auf sein Gebiet zu lenken. Es liegt daher auf der Hand, dass unsere Schweiz mit ihrer Fremdenindustrie an und für sich schon einen recht schweren Stand hat. Dabei darf man nicht übersehen, dass es ausser unserm lieben Schweizerland mit allen seinen wunderbaren Reizen noch andernorts auch prächtige Gegenden gibt. Bei der Fremdenindustrie spielt bekanntlich auch die Mode eine gewisse Rolle. Zu einer gewissen Zeit ist ein bestimmtes Land « in der Mode », und es gilt als besonders fein, dieses Land aufzusuchen. Aber diese Mode wechselt. Es kommen wieder Zeiten, wo es modern ist, in ein anderes Land zu reisen. Einmal geht der Fremdenstrom nach dem Süden, ein anderes Mal nach dem Norden. Wir können sagen, dass es heute noch im Ausland als fein und modern gilt, die Schweiz aufzusuchen. Es kann aber auch eine Zeit kommen, wo vielleicht die Schweiz wieder etwas aus der Mode kommt und der Fremdenstrom eine andere Richtung annimmt. Daraus muss man die Konsequenz ziehen, dass die Schweiz keine Anstrengungen scheuen darf, wenn sie mit den andern Staaten konkurrenzfähig bleiben will. Als weitere Konsequenz muss man im Auge behalten, dass die Schweiz jede Massregel, die von den Fremden mit

Recht als lästig empfunden werden könnte, zwei- und dreimal zu prüfen ist, bevor man sie in Wirksamkeit treten lässt.

Nun habe ich gestern schon betont, und ich möchte das nicht noch einmal intensiv wiederholen, weil ich weiss, dass es da und dort schmerzt, dass wir Schweizer immer den gleichen grossen Fehler begehen, bei allen unser Verhältnis zum Ausland betreffenden Massnahmen viel zu viel Lärm in der Öffentlichkeit machen. Wir hatten ja scharfe Kritik an unserer Fremdenpolizei wiederholt hier in diesem Saale gehört. Der Lärm war viel grösser, als es die Sache in Wirklichkeit verdiente. Wir haben in der Automobilfrage den gleichen Fehler begangen. Wenn sich irgend ein Interessentenkreis geschädigt glaubt, wird sofort in der Presse Krach geschlagen. Man stellt die Dinge viel ärger dar, als sie in Wirklichkeit sind, und erweckt dabei im Auslande eine durchaus unnötige und unbegründete Aufmerksamkeit. Es liegt auf der Hand, dass die ausländischen Interessenten — wir denken in diesem Fall an die ausländische Hotellerie — sich dieser Dinge ebenfalls bemächtigen und das was aus unserem Lande heraus tönt, in verschärftem Tone weitergeben. Dieser Lärm macht dann tatsächlich auf die Fremden, die in die Schweiz reisen wollen, einen schlechten Eindruck und wird den einen oder andern veranlassen, seine Schweizerreise aufzugeben.

Unsere Fremdenindustrie hat nun speziell daran Anstoss genommen, dass der fremde Automobilist in der Schweiz einer schärferen Haftpflicht unterstellt sein soll, als sie ihm an seinem eigenen Wohnsitz auferlegt wird. Das werde, so sagt man, doppelt schwer empfunden, wenn der Fremde sich an der Grenze durch gewisse Leistungen für die vermehrte Haftung eindecken müsse.

Neben den Organen unserer Fremdenindustrie haben dann allerdings unsere schweizerischen Automobilisten in ihren Organen recht lebhaft ins Horn gestossen und für ihre Klagen im weitern auch noch die ausländische Presse benutzt. Unsere Automobilisten kalkulierten dabei, ich glaube, ihnen mit dieser Annahme kein Unrecht zuzufügen, folgendermassen: Geht die verschärfte Haftpflicht für die Fremden nicht, dann wird man sie auch für unsere schweizerischen Automobilisten fallen lassen müssen, denn das wird doch jedermann klar sein, dass man nicht zweierlei Haftpflichtrecht schaffen kann. Was würde unser Volk zu einem Bundesgesetz sagen, das den ausländischen Fahrer besser stellt als den schweizerischen und das es dem Geschädigten schwerer macht gegenüber dem Ausländer sein Recht zu suchen als gegenüber dem schweizerischen Mitbürger? Also entweder — oder. Entweder lässt man die verschärfte Haftpflicht überhaupt fallen, oder man sucht Mittel und Wege, um den Ausländer und Schweizer in gleicher Weise zur Verschärfung der Haftpflicht heranzuziehen.

Ich habe nun die Meinung und stehe dabei auf dem Boden unserer Kommission, dass es bei gutem Willen möglich sein wird, diese Sicherstellung nach beiden Richtungen in angemessener Weise herbeizuführen. Schon jetzt hat ja jedes Land Versicherungsgesellschaften, die auch für das Ausland jede Versicherung übernehmen. Es kann sich jeder Fremde in seinem eigenen Lande auch für das vermehrte Risiko in der Schweiz decken. Diese ausländische

Versicherung würde ganz sicher auch von der Schweiz ohne weiteres anerkannt werden, wenn sie im fremden Staat die Anerkennung gefunden hat. Im weitern können aber auch die internationalen Automobilistenverbände unter sich in geeigneter Weise diese Versicherungsfrage ins Reine bringen. Gerade diese Verbände werden am allerbesten wissen, wie man solche Fragen einfach und gut löst, sobald sie gewiss sind, dass sie nicht um eine derartige Lösung herumkommen. In der Regel wird also der fremde Automobilist die Sache geordnet haben, wenn er in die Schweiz einreist. Für die wenigsten Fälle aber, wo dies nicht geschehen ist, lässt sich die Sache sehr leicht und einfach an der Grenze arrangieren. Jedes in die Schweiz einfahrende Automobil muss an der Grenze eine Gebühr bezahlen. Das gleiche geschieht auch in andern Ländern für die aus dem Auslande einfahrenden Wagen. Ueberall heisst es an der Grenze: bezahlen. Die Sache kann für die Schweiz so geregelt werden, dass man diese Gebühr etwas erhöht und dafür den Fremden, der die voraussichtliche Dauer seines Schweizeraufenthaltes immer ungefähr annähernd bemessen kann — auf eine Woche mehr oder weniger kommt es nicht an —, einen Ausweis dafür aushändigt, dass er für die Dauer seines Aufenthaltes in der Schweiz auch gegen die erhöhte Haftpflicht versichert ist. Dem Automobilisten liegt nicht viel daran, ob er an der Grenze ein paar Franken mehr oder weniger bezahlen muss. Für ihn ist die Hauptsache, dass er an der Grenze alles abmachen kann und dann im Innern des Landes keine Schere reien mehr zu gewärtigen hat. Man sei im Lande selbst nicht kleinlich. Wir verpönen es durchaus, wenn im Lande da und dort Schlagbäume aufgerichtet werden. Man verzichte auf Automobilfallen und baue vor allem aus gute Strassen. Das alles spricht sich rasch in der Welt herum und lässt vergessen, dass die Eingangsgebühr in die Schweiz ein paar Franken mehr kostet als der Eintritt in irgend ein anderes Land. Es darf auch gesagt werden, dass zwischen dem Auslande und der Schweiz in der Richtung ein Unterschied besteht, dass das Ausland, die an der Grenze abgenommenen Gelder in den Fiskus fliessen lässt, während die Schweiz das Geld eben für die Zusatzversicherung verwendet.

Hierzu steht dem Bunde das Recht ohne besondere gesetzliche Bestimmung zu, sodass der Antrag des Herrn Kurer, der gut gemeint und in seinem Gedankengang richtig ist, eigentlich überflüssig sein sollte. Ich weiss zwar nicht, ob wir vielleicht Herrn Kollega Kurer nicht vollständig richtig verstanden haben mit seinem Antrag. Vielleicht waltet bei ihm der Gedanke, dass man die schweizerische Unfallversicherungsanstalt überhaupt ausschliessen, dass der Bund nur bei privaten Versicherungsgesellschaften Versicherungsabschlüsse machen soll. Wenn ihm dieser Gedanke vorschweben sollte, dann müssten wir allerdings dazu in ablehnendem Sinne Stellung nehmen, indem wir die Meinung haben, dass die Konkurrenz der Gesellschaften dadurch eine gewisse Kontrolle und Einschränkung erfahre, dass man auch die Möglichkeit hat, bei der schweizerischen Anstalt die Versicherung durchzuführen.

Es ist nun klar, dass über die Regelung dieser Verhältnisse keine Detailbestimmungen in das Gesetz aufgenommen werden können. Man muss dem Bundesrat freie Hand lassen und namentlich muss

ihm die Möglichkeit geboten sein, durch notwendige Abkommen, durch Vereinbarungen mit ausländischen Organisationen etc. eine zweckentsprechende Lösung zu finden. Das Bestreben muss unter allen Umständen darauf ausgehen, dass die Lösung eine einfache und leichte sei. In erster Linie wird der Bund die privaten Versicherungsgesellschaften heranziehen, eventuell wenn sich daraus Kollisionen ergeben, z. B. durch allzu hohe Ansätze, so schafft er Konkurrenz durch Herbeiziehung der schweizerischen Unfallversicherungsgesellschaft. Die Automobilisten sind überall gut organisiert und haben nach allen Seiten ausreichende Verbindungen. Diese Verbände werden gewiss mithelfen, den von seinem auswärtigen Wohnsitz zurückgekehrten Automobilisten, dem bei uns in der Schweiz ein Unfall passierte, ausfindig zu machen und zur Schadensdeckung heranzuziehen. Der Bund kann aber auch die schweizerische Unfallversicherungsanstalt in Anspruch nehmen, um wenn nötig ein Korrektiv zu haben gegen zu weitgehende Anforderungen der privaten Gesellschaften.

Nun hat Herr de Rabours zu Art. 46 noch einen besonderen Antrag gestellt. Sein neuer Vorschlag geht bezüglich der vom Auslande kommenden Automobile noch weiter als sein zu Art. 40 gestellter Antrag, der durch die Annahme des Antrages des Herrn Eugster-Züst eine kleine Abänderung erfahren hat. Dort soll eine Entlastung von der Versicherungspflicht gegenüber Verwandten in Aussicht genommen werden. Hier soll der Ausländer von der Versicherungspflicht für alle mit ihm aus dem Auslande einfahrenden Personen entbunden werden. Auch gegenüber diesem Vorschlage drängen sich ähnliche Bedenken auf, wie gegenüber dem zu Art. 40 gestellten Antrage. Dazu kommt, dass damit der Fremde hinsichtlich Versicherungspflicht wesentlich günstiger behandelt würde als der Schweizer. Will man so weit gehen? Man kann ja schliesslich sagen, dass man in der Schweiz vor allem aus ein Interesse daran hat, dass auch der Ausländer sich versichern muss für jeden Schaden, den er in der Schweiz verursacht. Wenn er sich selbst und die mit ihm einfahrenden Ausländer nicht sichern will, so ist das seine Sache. Die Kommission opponiert dem Antrage de Rabours nicht. Der Sprechende stellt persönlich keinen Gegenantrag, fühlte sich aber verpflichtet, gegenüber Art. 40 seinen Bedenken nach der genannten Richtung hin Ausdruck zu geben.

Kurer: Der deutsche Berichterstatter der Kommission, Herr Nationalrat Walther, hat soeben die Frage gestellt, wie eigentlich der Antrag des Sprechenden aufzufassen sei. Ich will nichts anderes als das Zurückkommen auf den seinerzeitigen Antrag des Bundesrates, der hinsichtlich der Regelung der Versicherung der Ausländer, welche mit Autos in die Schweiz hereinfahren, dem Bundesrate die Möglichkeit geben will, mit privaten Gesellschaften in Verbindung zu treten oder aber mit der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt. Es ist nicht zu bestreiten, dass in den Kreisen der schweizerischen Automobilisten von Anfang an die Absicht bestand, mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln und Beeinflussungsmöglichkeiten die Eliminierung des Art. 46 überhaupt zu betreiben. Aber man ist

mit Recht davon abgekommen, denn es wäre vom Standpunkte unseres Schweizervolkes und der Mentalität desselben eine Selbstverständlichkeit, dass eine derartige Beseitigung der Versicherungspflicht der Ausländer nicht akzeptiert würde.

Was nun aber die Durchführung dieser Versicherungspflicht der Ausländer anbelangt, muss doch möglichste Leichtigkeit bewerkstelligt werden durch das Gesetz, Leichtigkeit einerseits und sodann eine Konkurrenzierung, damit nicht von irgend einer Seite Prämienansätze von diesen Fremden verlangt werden, welche in keinem richtigen Verhältnis ständen zu den Verpflichtungen derselben.

Der Bundesrat hat wohl in folgedessen auch von Anfang an mit Fug und Recht die Konkurrenzmöglichkeit zwischen den privaten Versicherungsgesellschaften — und er dachte doch wohl vor allem an die schweizerischen — und der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern bestimmt. Bei den Automobilisten war ursprünglich die Auffassung die, es sollte dagegen aufgetreten werden, dass die schweizerische Unfallversicherungsanstalt hier überhaupt herangezogen werde. Diese Erwägung kam aus der bekannten, begründeten oder nicht begründeten Mißstimmung, welcher die schweizerische Unfallversicherungsanstalt innerhalb unseres Volkes da und dort begegnet. Man hat sich aber bei nochmaliger ruhiger Erwägung gesagt, nein, wir wollen nur nicht das Monopol der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt hinsichtlich der Erfüllung der Versicherungspflicht seitens der Ausländer, welche mit Automobilen zu uns in die Schweiz kommen, sondern wir wollen diese ursprünglich vom Bundesrat aufgestellte Möglichkeit, dass er entweder eine private Versicherungsanstalt heranziehe oder die schweizerische Versicherungsanstalt. Das ist die Meinung.

Und nun habe ich noch folgendes zu sagen: Warum wollen wir diese alte Fassung des Bundesrates wieder haben, und warum müssen wir sie haben? Sie wissen, auf welche grosse Schwierigkeiten in der Stimmung der ausländischen Automobil- und Touring-Clubs diese Vorkehrungen in der Schweiz, diese Ausländerversicherung gestossen ist, auf welche Drohungen des Boykotts gegenüber der Schweiz und zwar nicht bloss in den uns direkt umgebenden Staaten, sondern weit darüber hinaus, auch in den Organisationen der Automobilisten über See, in Amerika und zwar in Nord- und in Südamerika. Und nun kam der Gedanke auf, wir wollen durch diese Möglichkeit der Heranziehung privater Versicherungsgesellschaften vor allem auch es dem Bundesrat möglich machen, unter Umständen mit den internationalen Organisationen der Automobilisten selber zur Erfüllung dieser Versicherungspflicht in Verbindung zu treten. Bereits sind denn auch lebhaft Bewegungen im Gange, um die vereinigten nationalen Automobilklubs in einer internationalen Union mit der Frage der Versicherung der Ausländer, hüben und drüben, nicht etwa bloss bei uns, sondern auch draussen, zu betrauen. Wenn der Bundesrat mit diesen Organisationen der Automobilisten, die die Versicherung besorgen, später in einer akzeptablen Form in Verbindung treten wird, dann dürfen wir die Sicherheit haben, dass die Schweiz von den ausländischen Automobilisten sicherlich nicht gemieden, jedenfalls nicht mit einem Boykott bedroht oder gar bedacht wird.

Ich bitte Sie, hier im Sinne des ursprünglichen Antrages des Bundesrates die Konkurrenzmöglichkeit zu schaffen, dass er die privaten Versicherungsgesellschaften, die Organisationen der Automobilisten, sofern sie die Versicherung übernehmen, oder die schweizerische Unfallversicherungsanstalt zu seiner Tätigkeit heranziehen soll.

Bundesrat Häberlin: Nur eine kurze Erklärung. Ich möchte erklären, dass der Bundesrat sich dem Antrage Kurer anschliessen kann. Es ist das meinerseits nicht eine materielle Opposition gegen die Kommission, denn die Kommission hat den Zusatz nur gestrichen, weil sie ihn als überflüssig betrachtete. Nun will Herr Kurer, dass ausdrücklich festgelegt werde, dass hier eine Konkurrenz stattfinden könne, wenn die Verhältnisse es verlangen, zwischen privaten Versicherungsgesellschaften und der Unfallversicherungsanstalt in Luzern. Wir müssen das festnageln; denn vor wenigen Tagen haben wir eine Eingabe erhalten, in der von den Interessenten das strikte Gegenteil verlangt wurde. Ich habe gestern in einer Zeitung gelesen, man habe die Interessenten nicht einmal angehört und mit allen ihren Anträgen auf meine Intervention hin zurückgewiesen. Absolute Unwahrheit! Es sind etwa 11 Anregungen gemacht worden in letzter Stunde — die Herren stehen immer ein bisschen spät auf — zu denen das Departement sich bei 7 von 11 Anregungen gerne zustimmend geäußert hätte, wenn sie zur rechten Zeit gekommen wären, und nur zu vieren Ablehnung beantragt hätte. Darunter hätte sich allerdings der Antrag befunden, dass man die Unfallversicherungsanstalt streichen solle. Den hätten wir abzulehnen beantragt.

Nun höre ich aber zu meiner Freude, dass man endlich vernünftig geworden ist und eingesehen hat, was man eigentlich will mit dieser Unfallversicherungsanstalt. Es ist lange gegangen bei denen, die es am nächsten angeht, nicht bei Herrn Kurer, aber bei denen, die uns diese Eingaben schickten. Nun bitte ich Sie wirklich, das anzunehmen im Interesse der Automobilisten. Denn es ist für sie gedacht und nicht gegen sie, damit, wenn vielleicht die privaten Versicherungsgesellschaften sich auf dem Wege der Ringbildung, des Trustes zusammentun und Bedingungen stellen sollen, die nicht akzeptabel sind, und wenn die Automobilisten in ihren eigenen Organisationen keine richtige Unterlage finden, um selbst eine Gesellschaft zu gründen, sie als letzte Möglichkeit wenigstens die Unfallversicherungsanstalt in Luzern haben.

Auch den Antrag des Herrn de Rabours glauben wir zur Annahme empfehlen zu können. Es ist ja vielleicht nicht ganz sozial gedacht, dass man sagt: Im Inlande muss derjenige, der von einem Automobilisten in sein Automobil aufgenommen wird, mitversichert sein, wenn aber so ein Ausländer kommt mit seinem Automobil und Leute auflädt, die brauchen wir nicht zu versichern. Das ist nicht schön sozial gedacht. Aber man kann rechtlich sagen, wir haben keine Veranlassung und keinen inneren Zwang, dem Ausländer aufzunötigen, dass er auch diejenigen versichert, die sich ihm anvertraut haben. Diese sind wahrscheinlich nach dem Gesetze ihres Heimatlandes bei ihm eingestiegen. Wenn dort die Versicherung auch für die Insassen gilt, wird der Mann versichert sein; wenn sie nicht gilt, ist der Insasse bei uns eben

nicht weniger und nicht mehr versichert als in seiner Heimat. So dürfen wir das akzeptieren zur Erleichterung der internationalen Beziehungen, wenn auch ohne Enthusiasmus.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag Kurer	Mehrheit
Dagegen	Minderheit

Art. 47—49.

Anträge der Kommission.

Art. 47. Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Art. 48. ¹ Die Haftpflichtbestimmungen dieses Gesetzes finden auch Anwendung auf Schäden, die durch Bundesautomobile verursacht werden.

² Für den durch Postautomobile verursachten Schaden an transportierten Sachen gelten die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung über den Postverkehr.

³ Wird eine Person, welche der Militärversicherung unterstellt ist, von einem Militärautomobil verletzt oder getötet, so finden ausschliesslich die Vorschriften der Bundesgesetzgebung über die Militärversicherung Anwendung.

Art. 49. Streichen; siehe Art. 48, Abs. 1 und 3.

Proposition de la commission

Art. 47. Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

Art. 48. ¹ Les dispositions de la présente loi sur la responsabilité civile sont également applicables aux dommages causés par des automobiles fédéraux.

² Pour le dommage causé aux choses transportées par des automobiles postaux, la législation fédérale sur le service des postes est applicable.

³ En cas d'accident causé par un automobile militaire, la législation sur l'assurance des militaires est seule applicable en tant que les personnes blessées ou tuées dans l'accident sont au bénéfice de cette assurance.

Art. 49. Supprimer; voir art. 48, alinéas 1^{er} et 3.

M. Calame, rapporteur: Art. 47 à 49. Ces articles n'appellent pas de longs commentaires. L'art. 48 condense la matière des art. 48 et 49 du projet. On a jugé qu'il y avait intérêt à apporter ici une certaine unité. Les deux genres d'automobiles fédéraux sont groupés sous un seul article portant en premier alinéa que les dispositions de la loi sur la responsabilité civile sont applicables aux automobiles fédéraux. C'est un principe d'ordre général.

Le deuxième alinéa traite des choses transportées par les automobiles postaux. Ici, c'est la législation fédérale sur le régime des postes qui est applicable.

En cas d'accident causé par un automobile militaire, les dispositions de la législation fédérale sur l'assurance des militaires sont seules applicables, en tant que les personnes tuées ou blessées dans l'accident se trouvent au bénéfice de cette assurance; c'est ce que dit le troisième alinéa.

En résumé, il n'y a pas de modification de fond; il s'agit simplement d'une concentration des dispositions des art. 48 et 49 dans un seul article dont nous vous proposons l'adoption.

Walther, Berichterstatter: Die Art. 47—49 regeln die Beziehungen der Gesetzgebung zu den andern Haftpflichtgesetzgebungsbestimmungen des Bundes, speziell zur eidg. Kranken- und Unfallversicherung, zur Posthaftpflicht und zur Militärversicherung.

In Art. 47 wird bestimmt, dass da, wo Fabrikhaftpflicht, d. h. Versicherung durch die eidg. Kranken- und Unfallversicherung, vorliegt, vor allem aus diese Versicherung einzustehen hat. Es hat also diese Anstalt bei den Unfällen, gleichgültig, ob es sich um einen Betriebs- oder Nichtbetriebsunfall handelt, einzuspringen und sich des Verunfallten anzunehmen. Wenn die Rechte des Verunfallten oder der Hinterbliebenen eines Getöteten über die aus der Kranken- und Unfallversicherung resultierenden Ansprüche hinausgehen, kann auch der weitergehende Anspruch geltend gemacht werden. Das ist der Sinn dieses Absatzes 2 von Art. 47.

Art. 48 und 49 haben wir der Uebersichtlichkeit und Verständlichkeit wegen vereinigt. Im ersten Absatz soll formell festgestellt werden, dass im allgemeinen auch die Bundesautomobile der gleichen Haftpflicht unterstellt sein sollen wie die Privatautomobile. Von dieser Regel gibt es nun Ausnahmen. Einmal muss die Haftpflicht der Postautomobile speziell geregelt werden. In der ständerätlichen Kommission und auch im Ständerate selbst waren die Meinungen in dieser Frage geteilt. Die Kommissionmehrheit wollte kurzerhand für alle Postautomobile die Haftpflichtbestimmungen des Gesetzes als anwendbar erklären und damit also eine Abänderung des Postgesetzes herbeiführen. Die Minderheit wollte für die eigentlichen Postunfälle die Posthaftpflicht vorbehalten und nur bei der Verletzung von Dritten das Automobilgesetz zur Anwendung bringen. Der Ständerat entschied mit 14 gegen 11 Stimmen im Sinne der Kommissionmehrheit. Unsere Kommission schliesst sich dieser Auffassung an, indem auch die Postautomobile der allgemeinen Haftpflicht nach Absatz 1 unterstellt werden, und in Abs. 2 nur bestimmt wird, dass die Bestimmungen des Bundesgesetzes über den Postverkehr für durch Postautomobile an transportierten Sachen verursachten Schaden gelten sollen.

Abs. 3 trifft den Fall, wo eine Person, die der Militärversicherung unterstellt ist, von einem Militärauto verletzt oder getötet wird. Für diesen Fall, wo bereits eine gesetzliche Versicherung besteht, soll diese letztere, d. h. die Militärversicherung zur Anwendung kommen. Wenn durch ein Militärautomobil eine nicht der Militärversicherung unterstellte Person verletzt oder getötet wird, kommt nicht die Militärversicherung, sondern das gegenwärtige Gesetz zur Anwendung.

Angenommen. — *Adoptés.*

Art. 66.

Antrag der Kommission.

¹ Die Erhebung von Eingangsgebühren auf ausländische Automobile bleibt dem Bunde vorbehalten.

² Den Kantonen bleibt das Recht zur Erhebung von Gebühren gewahrt; jedoch sind kantonale Durchgangsgebühren nicht zulässig.

³ Die kantonale Besteuerung ausländischer Automobile ist gestattet, wenn solche mehr als drei Monate in der Schweiz verbleiben. Der Bundesrat kann bei mangelndem Gegenrecht eine frühere Besteuerung zulassen.

³ Die Besteuerung der Automobile und Fahrräder der Eidgenossenschaft ist gestattet im Verhältnis ihrer zeitlichen Verwendung ausserhalb des Dienstes.

⁴*bis.* Militärfahrräder bleiben steuerfrei.

⁴*ter.* Für Automobile, die von einem Kanton in den andern verstellt werden und schon einen Verkehrsausweis besitzen, darf für die Gültigkeitsdauer des Ausweises keine Verkehrsgebühr im neuen Kanton verlangt werden.

Proposition de la commission.

¹ La perception de droits d'entrée sur les automobiles étrangers est réservée à la Confédération.

² Le droit des cantons de prélever des taxes demeure réservé; cependant, toutes taxes cantonales de transit sont interdites.

³ L'imposition par les cantons des automobiles étrangers est permise, si ces véhicules restent en Suisse plus de trois mois. Le Conseil fédéral peut autoriser l'imposition avant ce terme si l'Etat étranger n'accorde pas la réciprocité.

⁴ Les automobiles et les cycles de la Confédération peuvent être imposés par les cantons à proportion du temps où ils sont employés en dehors du service.

⁴*bis.* Les cycles militaires sont exempts de toute taxe.

⁴*ter.* Les automobiles qui sont transférés dans un autre canton et qui sont déjà au bénéfice d'un permis de circuler ne peuvent pas être imposés dans ce canton pour la durée du permis.

M. Calame, rapporteur: L'art. 66 traite des taxes et impositions. Au premier alinéa, nous substituons aux mots « droits d'entrée » ceux de « taxes de circulation ». Nous avons déjà expliqué à propos d'un article précédent que cette expression est plus conforme aux faits que celle du texte primitif.

Le deuxième alinéa maintient aux cantons le droit de prélever les taxes; cependant toutes taxes cantonales de transit sont interdites. Cette disposition est nouvelle; elle s'explique et se justifie sans qu'il soit besoin d'y insister.

A l'al. 3, l'imposition par les cantons des automobiles étrangers est autorisée, si ces véhicules restent en Suisse plus de trois mois. La commission vous propose de compléter cette disposition en admettant qu'elle est applicable seulement en cas de réciprocité. Le Conseil fédéral peut donc autoriser l'imposition des véhicules par les cantons avant la terme de trois mois, si l'état étranger n'accorde pas la réciprocité. Cette disposition se justifie aussi d'elle-même.

Nous vous proposons enfin d'introduire un alinéa ⁴*ter* portant que les automobiles qui sont transférés dans un autre canton et qui sont déjà au bénéfice d'un permis de circuler ne peuvent pas être imposés dans ce canton pour la durée du permis. On veut éviter ainsi la double imposition. C'est là une dis-

position qui est déjà consacrée par la pratique; mais il est bon de l'inscrire dans la loi.

Walther, Berichterstatter: Es handelt sich hier um die Erhebung von Gebühren und Steuern und um die Kompetenzverteilung zwischen Bund und Kantonen hinsichtlich dieser Beträge. In der vorbereitenden Kommission hat die Frage der Verteilung der Kompetenz zwischen Bund und Kantonen grosse Erörterungen hervorgerufen. Es war das selbstverständlich, nachdem auch im Ständerate lange und eingehend über diese Frage debattiert worden ist. Man muss bei alledem von der Erwägung ausgehen, dass die Strassenhoheit der Kantone nicht angetastet werden darf. Auf dieser Absicht und auf der Zusicherung nach dieser Richtung beruhte seinerzeit die Revision der Bundesverfassung und berührt auch unser ganzes Gesetzesprojekt. Im Zusammenhang mit diesen Hoheitsrechten steht aber ohne Zweifel auch die Pflicht, für den Unterhalt und die Instandstellung der Strassen zu sorgen. Das bietet in den Kantonen verschiedene Schwierigkeiten. Die einen Kantone haben sehr viele Automobile zu besteuern, z. B. Basel und Genf, und haben nur für ein kleines Strassennetz die nötigen Mittel aufzubringen. Andere Kantone zählen weniger Automobile, während ihnen die Sorge für ein grosses Strassennetz überbunden ist. Es liegt auf der Hand, dass namentlich von den kleinen Kantonen nach einem Ausgleich gerufen wird und dass nach dieser Richtung gerade die kleinen Kantone mit einer föderalistisch gesinnten Bevölkerung gerne die Hand des Bundes zum Ausgleich ergreifen möchten. Auf der andern Seite aber stehen dem Eingreifen des Bundes doch auch föderalistische Bedenken entgegen. Wie soll der Bund helfen können, wenn ihm keine Mittel zur Verfügung stehen?

Aus allgemeinen Bundesmitteln Subventionen für den Strassenbau zu gewähren, geht nicht wohl an. Es müssten daher dem Bunde Mittel aus besonderen Quellen zugewiesen werden können. Welches sind nun diese Quellen? Wenn wir dem Bund das Recht einräumen, Gebühren auf den Automobilen zu beziehen, soll er dies neben den Kantonen tun oder soll er allein das Recht zum Gebührenbezug haben und dann die Verteilung auf die Kantone nach bestimmten Grundsätzen vornehmen? Schon aus dieser Fragestellung ergibt sich, wie ungeheuer schwierig und heikel sich dieser wichtige Punkt der Vorlage repräsentiert. Die Anträge unserer Kommission stehen auf dem Boden, dass dem Bund das Recht, neben den Kantonen auch seinerseits Steuergebühren auf den Automobilen zu beziehen, nicht zugestanden werden kann. Wenn er aus dem Automobilverkehr für sich auch etwas herausklopfen will, so muss das auf indirektem Wege geschehen. Sie erinnern sich, dass bei der Frage des Benzinzolles in diesem Saale über die ganze Frage gesprochen worden ist und dass man damals die Meinung hatte, es sollten aus den daherigen Erträgen Subventionen für die Verbesserung der eigentlichen Automobilstrassen ausgeworfen werden. Dass man dabei speziell an die allgemeinen Durchgangsstrassen dachte, liegt wohl ohne weiteres auf der Hand. Es ist natürlich nicht angängig, im Gesetz selbst von Benzin oder von den Pneus als Besteuerungsgegenständen zu sprechen. Es ist nicht bloss denkbar, sondern

sehr wahrscheinlich, dass auch andere Brennstoffe einmal an die Stelle von Benzin treten könnten. Man spricht davon, dass man ein Erdöl gefunden habe, das das Benzin ersetzen könne und dabei nur etwa $\frac{1}{10}$ des bisherigen Benzinpreises kosten würde. Das wäre natürlich eine grosse Errungenschaft. Ebenso könnten auch bei der Bereifung Neuerungen eintreten. Man wird also dem Gesetz eine ganz allgemeine Fassung geben müssen. Auf alle Fälle aber muss im Gesetz selbst bestimmt werden, nach welchen Grundsätzen die Verteilung allfälliger Bundesbeiträge vorgehen muss.

Zu Art. 66 habe ich nur folgende Bemerkungen zu machen. Vor allem aus ist durch diesen Art. 66 festzustellen, dass den Kantonen das Recht zu Erhebung von Gebühren gewahrt bleibt. Eine Einschränkung soll nach der Richtung Platz greifen, dass die Kantone keine Gebühren für den Durchgangsverkehr mehr erheben dürfen. Man weiss, dass z. B. Ob- und Nidwalden für jedes in ihrem Kanton einfahrende, bzw. den Kanton durchfahrende Automobil eine Gebühr erheben. Das daherige Ergebnis soll recht beträchtlich sein und soll im Budget dieser kleinen Kantone eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen. Man versteht es daher auch, dass im Ständerat die Herren Wirz-Obwalden, Huber-Uri und Loretan-Wallis sich sehr energisch dafür gewehrt haben, dass für diese in Wegfall kommenden Einnahmen den Kantonen Ersatz geschaffen werden müsse. Was nun die ausländischen Automobile anbelangt, bleibt die Erhebung von Gebühren auf diesen Wagen vorbehalten, es sei denn, dass sie nicht mehr als drei Monate in der Schweiz verbleiben. Immerhin kann der Bundesrat im Falle mangelnden Gegenrechtes der betr. fremden Staaten eine frühere Besteuerung durch die Kantone als zulässig erklären.

Hinsichtlich der Automobile und Fahrräder des Bundes ist vorgesehen, dass sie im Prinzip von den Kantonen nicht besteuert werden dürfen, es sei denn, dass sie auch ausserhalb des Dienstes zur Verwendung gelangen. In diesem Falle soll eine Besteuerung im Verhältnis ihrer zeitlichen Verwendung zulässig sein. Militärräder sollen immer steuerfrei bleiben.

Wir schlagen gegenüber dem ständerätlichen Antrag eine besondere Ergänzung vor. Es gab in den letzten Jahren häufig Differenzen zwischen den Kantonen hinsichtlich des Steuerbezuges auf solchen Automobilen, welche von einem Kanton in einen andern verstellt werden. Nehmen wir z. B. den Fall, dass ein Automobil in einem Kanton die Steuern für ein ganzes Jahr bezahlt und gleich nach Neujahr in einen andern Kanton verstellt wird. Der Kanton der die Steuern bezogen hatte, wollte regelmässig nichts mehr herausgeben, während der andere Kanton, in dem der Wagen vielleicht während 11 Monaten seinen Stand hatte, der Meinung war, dass ihm von der bezogenen Steuer doch auch etwas gehöre. Unser Vorschlag geht dahin, zu bestimmen, dass für Automobile, die von einem Kanton in einen andern verstellt werden und die schon einen Verkehrsausweis besitzen, für die Gültigkeitsdauer dieses Ausweises vom neuen Kanton keine Steuern mehr bezogen werden dürfen. In diesem Sinne schlagen wir Ihnen die Fassung von Art. 66 vor und empfehlen ihn zur Annahme.

Bundesrat **Häberlin**: Namens des Bundesrates möchte ich erklären, dass derselbe einverstanden ist mit dem Antrag der Kommission, mit einer kleinen Differenz. In Ziff. 2 des Art. 66 will die Kommission den Satz einfügen: « Den Kantonen bleibt das Recht zur Erhebung von Gebühren gewahrt. » Wir sind durchaus einverstanden mit dem Inhalt dieses Satzes. Wir haben die Meinung, dass mit dem neuen Automobilgesetz kein Einbruch in die kantonale Finanzhoheit verbunden sein soll, unter dem Vorbehalt, und dieser Vorbehalt muss gemacht werden, dass der Art. 67, der nun allerdings leider noch nicht in Diskussion steht, zur Annahme gelangt.

Beide Herren Referenten haben Sie schon darauf hingewiesen, dass Bestrebungen im Gange sind, den Kantonen Gebühren zuzuhalten, welche der Bund aus Automobilquellen beziehen soll für Automobilverwendung, also konkret gesprochen, Gebühren aus dem Benzin für Verbesserung der kantonalen Automobilstrassen. Das wird nun in Art. 67 behandelt. In jenem Moment, wo es zur Tatsache wird, dass wir eine eidgenössische Einnahmequelle aus dem Automobilverkehr gesetzlich schaffen — das ist ja beim Benzinzoll der Fall — um sie wieder zu verwenden für die Automobilstrassen, in diesem Moment, wo der Bund also die Automobilisten besteuert — vielleicht auch auf andere Weise als durch den Benzinzoll, denn vielleicht verschwindet das Benzin als Betriebsmittel und dann muss man etwas anderes nehmen, in diesem Momente müssen wir auch daran denken, dass die Kantone dann nicht mehr ungehemmt Automobilsteuern beziehen können. Denn auch der Automobilist darf nicht doppelt, dreifach und vierfach unter die Presse genommen werden, sondern dann muss eine Schutzbestimmung aufgenommen werden, wonach die Kantone in der Höhe der Abgaben, die sie auf dem Automobilisten selbst erheben, beschränkt sind.

Das wollen wir in Art. 67, zweiter Absatz. Hier möchte ich dann diesen Satz herunternehmen. Ich will ihn also nicht streichen, aber an diejenige Stelle setzen, an die er gehört. Wir würden dann also in Art. 67, Abs. 2 sagen: « Den Kantonen bleibt das Recht zur Erhebung von Gebühren gewahrt — dies der Grundsatz — doch kann der Bundesrat alsdann bestimmen, bis zu welcher Höhe die Kantone berechtigt sind, diese Gebühren zu erheben. » Da befindet sich der Satz am richtigen Platz.

Ich möchte Sie bitten, diese Umstellung vorzunehmen und in Art. 66 also als Ziff. 2 nur aufzunehmen: « Kantonale Durchgangsgebühren sind nicht zulässig », in der Meinung, dass der andere Satz, den die Kommission Ihnen hier vorschlägt, in Art. 67, Abs. 2, an den Anfang hinuntergenommen wird.

M. Calame, rapporteur: La question de savoir où cette disposition « le droit des cantons de prélever des taxes demeure réservé » devrait être introduite me laisse indifférent, parce que je me permettrai à l'art. 67 de proposer la suppression du deuxième alinéa. Dans ces conditions, je ne vois pas la nécessité de transposer cette disposition et je la laisserais à l'art. 66, tout en me réservant, je le répète, à l'art. 67 de motiver la suppression pure et simple du deuxième alinéa.

J'attends dès lors que nous ayons discuté et adopté l'art. 66 et nous reviendrons ensuite sur la question soulevée par M. le conseiller fédéral Häberlin.

Walther, Berichterstatter: Ich habe schwere Bedenken, den Antrag des Herrn Bundesrat Häberlin anzunehmen. Nachdem in der Kommission die Meinung vorherrschend war, es müsse gerade hier ganz allgemein noch einmal das Recht der Kantone zum Gebührenbezug festgelegt werden, würde die Ausmerzung des Satzes aus Art. 66 später den Eindruck erwecken, als hätte man damit einer andern Meinung Ausdruck geben wollen. Es könnte die Anschauung platzgreifen, als ob man dem Bunde besondere Rechte hätte einräumen wollen. Das möchte ich verhindern und Ihnen im Gegensatz zum Antrage des Bundesrates vorschlagen, an diesem Satze hier festzuhalten.

Es ist in Art. 67 eine Bestimmung enthalten, die ohnehin Befürchtungen erwecken kann, als wenn der Bundesrat das Recht erhalten sollte, unter Umständen die Höhe der Gebühren der Kantone zu fixieren. Ich gebe ohne weiteres zu, dass der Bund, wenn er seinerseits etwas gibt, auch wieder mitsprechen sollte, wie weit der Kanton seinerseits gehen darf. Sie werden es aber erleben, dass man, wenn einmal die Diskussion in der Öffentlichkeit kommt, daran Anstoss nehmen wird.

Ich möchte Ihnen daher vorschlagen, den Antrag der Kommission in der gegenwärtigen Redaktion festzuhalten.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag der Kommission Mehrheit

Art. 67.

Antrag der Kommission.

¹ Sofern aus dem Automobilverkehr künftige Bundeseinnahmen geschaffen werden, welche kraft Gesetzes zu Subventionen an die Erstellung, die Verbesserung und den Unterhalt von diesem Verkehr dienenden Strassen bestimmt sind, wird sie der Bund in erster Linie für die dem Durchgangsverkehr dienenden, sowie für die von Postautomobilen und von Automobilen konzessionierter Privatunternehmungen befahrenen Strassen verwenden. Die Beiträge, bei deren Bemessung die Finanzkraft des Kantons, das Autostrassengesetz und die für Verbesserung und Unterhalt gemachten Aufwendungen zu berücksichtigen sind, können von dem Masse abhängig gemacht werden, in welchem der Kanton seine Spezialeinnahmen aus Automobilen für den Strassenunterhalt verwendet.

Abs. 2:

Vorschlag Nr. I: Streichen.

Vorschlag Nr. II: Beibehalten mit folgender Aenderung:

² Der Bundesrat kann also bestimmen, bis zu welcher Höhe die Kantone berechtigt sind, Gebühren und Spezialsteuern auf Automobile und Fahrräder zu erheben.

Proposition de la commission.

¹ Si la circulation des automobiles vient à procurer à la Confédération des recettes devant être, de par la loi, affectées à subventionner l'établissement,

l'amélioration et l'entretien de routes servant à cette circulation, la Confédération consacrera ces recettes en premier lieu aux routes de grand passage et à celles parcourues par des automobiles postaux ou des voitures des services concessionnés par la Confédération. Les subventions seront fixées en tenant compte de la capacité financière du canton, de l'importance de son réseau de routes ouvertes aux automobiles et des dépenses faites pour l'amélioration et l'entretien de ces routes. Elles pourront être proportionnées à la mesure dans laquelle le canton affectera à l'entretien des routes les recettes spéciales que lui procurera la circulation des automobiles.

2^e al.:

Proposition n° I: Biffer.

Proposition n° II: Maintenir avec l'amendement suivant:

² Le Conseil fédéral pourra alors limiter les émoluments et impôts spéciaux que les cantons perçoivent sur les automobiles et les cycles.

Antrag Ast

vom 26. März 1925.

Art. 67, Abs. 1. ... bestimmt sind, wird sie der Bund für die dem Durchgangsverkehr dienenden Strassen verwenden. Die Beiträge werden an die Kantone verabfolgt, um einen billigen Ausgleich in erster Linie im Verhältnis ihres Autostrassennetzes zu den von ihnen erhobenen Automobilgebühren zu schaffen, und sodann an die effektiv gemachten Aufwendungen für Verbesserung und Unterhalt der vom Bund bezeichneten Durchgangsstrassen.

Amendement Ast

du 26 mars 1925.

Art. 67, 1^{er} al. ... la Confédération consacrera ces recettes aux routes de grand passage. Les subventions allouées aux cantons serviront à établir un rapport équitable en première ligne entre l'étendue de leur réseau de routes et le rendement des taxes sur les automobiles et, ensuite, à contribuer aux dépenses effectives pour l'amélioration et l'entretien des routes de grand passage désignées par la Confédération.

Antrag Surbeck

vom 3. Juni 1925.

Art. 67. ... Die Beiträge sind unter Zugrundelegung der Länge des Autostrassennetzes sowie der zum Unterhalt aufgewendeten Gelder und der Höhe des in den Kantonen geltenden Autosteuersatzes zu verteilen und können von dem Masse abhängig gemacht werden, in welchem der Kanton seine Spezialeinnahmen aus Motorfahrzeugen für den Strassenunterhalt verwendet.

Amendement Surbeck

du 3 juin 1925.

Art. 67. ... les subventions seront fixées sur la base de l'étendue du réseau routier ainsi que des dépenses d'entretien et du taux des impôts cantonaux sur les automobiles; elles pourront être conditionnées par la mesure dans laquelle le canton affecte à l'entretien des routes les recettes qu'il retire des automobiles.

M. Calame, rapporteur: L'art. 67 est un article conditionnel. Des subventions de la Confédération pour l'établissement, l'amélioration et l'entretien des routes sont assurées aux cantons dans le cas où la circulation des automobiles procurerait à la Confédération des recettes affectées à ce but.

D'accord avec le Conseil fédéral, le Conseil des Etats a spécifié que ces subventions serviraient avant tout aux routes de grand passage. La commission vous propose de mettre également au bénéfice de cette priorité les routes parcourues par des automobiles postaux ou des voitures des services concessionnés par la Confédération. Cela nous semble aller presque de soi. L'extension prise par les services d'autobus exploités directement par l'administration des postes ou avec son concours est certes réjouissante pour le public et avantageuse, en même temps, pour les finances de la régie. En revanche, ces services occasionnent des frais supplémentaires considérables aux cantons pour l'entretien des routes employées par les puissantes voitures automobiles. Une contribution de la Confédération est donc tout à fait à sa place ici.

Pour le jour où il pourra généreusement ouvrir la main et verser des subventions aux cantons, le Conseil fédéral prétend s'arroger le droit de limiter les taxes et impôts spéciaux perçus par les cantons sur les automobiles et les cycles.

Une moitié exactement de la commission a souscrit à cette disposition, tandis que l'autre moitié s'est refusée à y consentir. Je suis dans cette seconde moitié et au risque de revenir sur un point déjà traité dans la discussion générale, je crois nécessaire de rappeler la genèse et les métamorphoses successives de l'article constitutionnel 37 bis sur lequel est fondée la loi que nous discutons. Lorsqu'en 1911, le Conseil fédéral présentait son projet d'art. 37 bis, on ne parlait pas du tout des taxes: « La Confédération, disait le projet, a le droit d'édicter des prescriptions de police concernant les automobiles et les cycles. » Le projet du Conseil fédéral lui ayant été renvoyé par le Conseil des Etats, le Conseil fédéral est revenu devant les Chambres, en 1916, avec un message complémentaire à l'appui d'un texte nouveau; ici, le Conseil fédéral jugeait à propos de faire intervenir la notion des taxes sur les automobiles. L'al. 3 de l'art. 37 bis proposé en 1916 par le Conseil fédéral disait en effet: « La Confédération peut soumettre à des taxes la circulation des automobiles et des cycles. Le produit des taxes sera affecté à l'amélioration des routes. Les taxes perçues par les cantons et les communes sont abolies à l'exception des émoluments de contrôle. »

A ce moment, le Conseil fédéral prétendait ainsi introduire des taxes fédérales et exclure pour les cantons et les communes toute compétence en matière de taxe de circulation.

Ce nouveau projet s'est heurté à une opposition qui s'était fait jour déjà dans la commission. Celle-ci avait proposé un texte nouveau, adopté par le Conseil national le 26 juin 1917, dans les termes suivants: « La Confédération a le droit de prélever des taxes sur la circulation des automobiles et des motocycles. Le produit doit en être affecté à l'amélioration et à l'entretien des routes servant aux automobiles. Le Conseil fédéral règle les détails d'application. »

Le Conseil national, à ce moment, se ralliait donc à l'idée d'autoriser la Confédération à prélever des

taxes sur la circulation des automobiles; mais il faisait complètement abstraction de toute mention des cantons et des communes qui conservaient leur souveraineté fiscale dans ce domaine: les cantons et les communes pouvaient, comme précédemment, prélever des taxes sur la circulation, et sur ces taxes, seraient venues se greffer les taxes fédérales.

Le Conseil des Etats, une fois de plus, refusa de prendre le projet en considération. En 1919, le Conseil national, revenant à la discussion de cet article constitutionnel, a biffé purement et simplement la disposition concernant le droit conféré à la Confédération de prélever des taxes sur la circulation des automobiles et des motocycles.

L'histoire de la revision de cet art. 37 bis comporte, me semble-t-il, un enseignement, et c'est que les Conseils de l'Assemblée fédérale ont voulu respecter l'autonomie des cantons en matière d'imposition des automobiles et des cycles. Et ce serait faire violence à la pensée qui a dicté le vote du texte de l'article 37 bis que de limiter, dans quelque mesure que ce soit, la souveraineté fiscale des cantons.

On nous dira que l'ingérence de la Confédération ne sera pas inquisitoriale, qu'elle ne sera pas vexatoire, ni dictatoriale, qu'elle s'exercera sans rigueur, qu'elle ne réprimera que les excès.

Il ne s'agit point ici d'une question de mesure ou de confiance. C'est un principe qui est en jeu, le principe de la souveraineté entière des cantons dans la matière. C'est pourquoi, je prie instamment le Conseil national de biffer le deuxième alinéa de l'art. 67.

Quant au premier alinéa, nous avons une proposition de modification déposée par notre collègue, M. Ast, qui veut limiter l'intervention de la Confédération en faveur des routes de grand passage sans vouloir reconnaître cette même priorité en faveur des routes parcourues par les automobiles postaux et les voitures des services concessionnés par la Confédération. Je me suis déjà expliqué sur ce point. Je persiste à défendre la proposition de la commission.

En outre, M. Ast veut introduire un système nouveau pour le calcul de la subvention, en établissant un rapport équitable entre l'étendue du réseau de routes et le rendement des taxes sur les automobiles et ensuite, en tenant compte des dépenses effectives, pour l'amélioration et l'entretien des routes de grand passage désignées par la Confédération.

Il me paraît que le facteur qu'entend introduire M. Ast amènera des complications tout à fait inutiles. C'est le motif pour lequel je vous prie d'en rester au système proposé par la Confédération et de repousser l'amendement de M. Ast.

Walther, Berichterstatter: Art. 67 bestimmt, dass der Bund, soweit ihm aus der früher besprochenen Weise Einnahmen aus dem Automobilverkehr zufließen, diese Einnahmen vor allem aus für die dem Durchgangsverkehr dienenden Strassen verwenden soll. Darüber besteht keine Meinungsdivergenz.

In unserer Kommission, und übrigens auch im Ständerat, wurde von den Vertretern der Bergkantone geltend gemacht, dass die Bergstrassen, für deren Unterhalt die Kantone aufkommen müssen, in ganz besonderem Masse durch die Postautos und die Automobile konzessionierter Privatunternehmungen in Anspruch genommen werden, und dass es aus diesem Grunde angezeigt wäre, die Bundessubvention

namentlich auch diesen Strassen zuzuwenden. Bekanntlich seien gerade die Bergkantone am wenigsten finanzkräftig und eine Hilfe für sie daher doppelt nötig. Unsere Kommission schlägt vor, eine Bestimmung aufzunehmen, die diesem begründeten Gedanken Rechnung trägt.

Im zweiten Satz des Al. 1 wird übrigens auch ausdrücklich vorgeschrieben, dass bei der Bemessung der Bundessubvention die Finanzkraft der Kantone, der Umfang des Autostrassennetzes und die von ihm für den Unterhalt und für die Verbesserung gemachten Aufwendungen berücksichtigt werden sollen. Gleichzeitig wird allerdings beigefügt, dass die Subventionen davon anhängig gemacht werden können, wie viel der Kanton von seinen Spezialeinnahmen aus Automobilen für den Strassenunterhalt verwendet. Ich glaube, dass man mit dieser Bestimmung allgemein einverstanden sein wird. Es wird auf diesem Wege den Bundeseinnahmen aus Automobilen eine Verwendung gesichert, wie sie berechtigterweise, ich gebe das auch als Föderalist zu, von den Kantonen verlangt werden darf und die auch materiell zur Besserung der Durchgangsstrassen beitragen wird.

Eine heikle Bestimmung enthielt der ständerrätliche Vorschlag, wenn er beantragte, es solle der Bundesrat alsdann bestimmen können, bis zu welcher Höhe die Kantone berechtigt sein sollen, Taxen, Gebühren, Abgaben und Spezialsteuern auf Automobilen und Fahrrädern zu erheben. Diesen kitzlichen Vorschlag muss man noch etwas «verlesen». Ich habe schon bei Art. 66 auf die Bedeutung der Sache aufmerksam gemacht und dort schon gewissen Bedenken Ausdruck gegeben. Dieses Wörtchen «alsdann» ist von grosser Bedeutung. «Alsdann» heisst hier wohl, dass eine solche Befugnis dem Bundesrat nicht unter allen Umständen eingeräumt werden soll, sondern nur für den Fall, dass ihm besondere Einnahmen zufließen — ich nehme an, aus dem Benzinzoll —, und dass er diese besonderen Einnahmen für Subventionen an die Kantone verwenden will. Nachdem diese besonderen Einnahmen den Automobilisten ebenfalls belasten, so soll es den Kantonen nicht mehr zustehen, ihrerseits nach freiem Ermessen noch Taxen und Gebühren aufzuerlegen. Wenn man das deutlicher ausdrücken will, so soll es wohl heissen: Wenn zwei am Automobilisten rufen wollen, so sollen beide Mass halten. Ich wiederhole, in diesem Artikel soll dem Bundesrat keineswegs unter allen Umständen das Recht eingeräumt werden, die Höhe der von den Kantonen zu ziehenden Gebühren zu limitieren. Ich halte persönlich eine solche Bestimmung gar nicht für nötig. Die Kantone werden auch ohne eine derartige Bestimmung in der Festsetzung der Gebühren eine vernünftige Grenze nicht überschreiten. Andererseits aber, ich habe das vorhin schon angedeutet, liegt in einer solchen Bestimmung doch die Gefahr, dass der Bund so nach und nach, man kennt ja so seine Art (Heiterkeit), das Recht an sich ziehen möchte, überhaupt die Höhe der Taxen zu bestimmen. Deshalb würde es meinem persönlichen Empfinden am besten entsprechen, wenn man Abs. 2 ganz streichen würde. Aber die Kommission hat die Aufnahme beschlossen, und ich muss mich dem Antrag anschliessen.

Will man aber Abs. 2 beibehalten, so sollte man nicht von Taxen, Gebühren, Abgaben und Spezial-

steuern sprechen, da diese Begriffe zum Teil synonyme Bedeutung haben. Es würde genügen, «Gebühren und Spezialsteuern» zu sagen. Das reicht vollständig aus, und ich würde mir eventuell persönlich gestatten, den Antrag zu stellen, in Abs. 2 einfach zu sagen: Gebühren und Spezialsteuern.

Herr Kollega Ast hat noch einen weitem Antrag gestellt. Die Kommission sitzt aber auch diesmal nicht auf diesem «Ast». In Wirklichkeit besteht allerdings zwischen dem Antrag Ast und jenem der Kommission keine überwältigende Differenz. Herr Ast ist der Ansicht, der Kommissionsantrag sei zu wenig scharf gefasst, man müsse im Gesetz noch genauer festlegen, nach welchen Gesichtspunkten der Bundesrat die Strassensubventionen verteilen soll. Wir sind der Ansicht, dass unser Vorschlag die nötigen Grundlagen für die vom Bund zu treffende Verteilung enthält. Es ist nicht zu vergessen, dass es sich hier nicht um die Aufstellung einer mathematischen Formel handeln kann, sondern dass wir nur ein Programm für die Verteilung festlegen wollen, wobei dann dem Ermessen des Bundesrates ein gewisser freier Spielraum gelassen werden soll. Wir beantragen Ihnen also, den Antrag Ast abzulehnen. Immerhin werden wir nicht unglücklich sein, wenn Sie uns nicht folgen, sondern in den Schatten des Herrn Ast begeben sollten.

Ast: Schon in der Eintretensfrage wurde von verschiedenen Votanten darauf hingewiesen, dass bei der Regelung der Automobilfrage die Strassenfrage ebenso wichtig sei, wie diejenige der allgemeinen fahrpolizeilichen Vorschriften und der Haftpflichtgesetzgebung. Es wurde auch mit Bedauern konstatiert, dass der bundesrätliche Verfassungsentwurf vom Jahre 1916 vom Ständerat nicht angenommen wurde, bei dessen Annahme auch die Gebührenordnung und damit die Strassenfrage eine wünschbare Erledigung hätte finden können. Verschiedene Votanten haben auf das Missverhältnis zwischen einzelnen Städtekantonen zu Landkantonen hingewiesen. Es würde zu weit führen, auf diese Einzelheiten einzutreten. Ich will Gesagtes nicht wiederholen. Aber Sie werden mir nur ein Wort des Hinweises auf das mir am nächsten liegende Beispiel von Basel-Stadt und Basel-Land gestatten. Basel-Stadt, als nordwestliches Eingangstor zu unserer Schweiz und als blühende Industrie- und Handelsstadt ist heute eine Metropole für den Automobilverkehr. Basel-Stadt wird von drei Seiten von Basel-Land umschlossen. Zuzufolge dieser geographischen Lage und der heutigen Gesetzgebung muss Basel-Land die Zufahrtsstrassen unterhalten. In Basel-Land haben wir relativ wenige Automobile, und dementsprechend auch wenig Einnahmen aus diesem Verkehr. Dagegen sind die Lasten sehr gross. Im vorliegenden Gesetz ist Art. 67 der einzige, der vom Strassenunterhalt spricht. Sie haben vorhin aus den Ausführungen von Herrn Bundesrat Häberlin gehört, dass man sich mit dem Gedanken befasst, in Zukunft Einnahmen aus dem Automobilverkehr zu schaffen und diese Einnahmen den Kantonen zum Strassenunterhalt zuzuführen. Die Kommission hat in ihrem Vorschlag im zweiten Satz allgemeine Grundsätze aufgestellt, nach welchen diese Verteilung stattfinden soll. Nun habe ich die Auffassung, dass diese Grundsätze im allgemeinen mehr nach dem Gefühle gehen. Es kann unter Um-

ständen, wenn man von den finanziellen Verhältnissen der Kantone spricht, die Frage aufgeworfen werden, wir haben ja von der Kriegs- und Nachkriegszeit her Beispiele, dass einzelne finanzkräftige Kantone mit guten Einnahmequellen doch Unterbilanzen in ihren Staatsrechnungen aufweisen, ob nicht nach diesem Verteilungsmodus sich nicht auch diese Kantone melden werden mit dem Hinweis auf ihre Unterbilanzen. Andere Kantone, die dank ihrer Sparmassnahmen trotz kleinerer Einnahmequellen ein ausgeglichenes Staatsbudget haben, würden dann beschnitten. Es scheint mir deshalb, es wäre etwas exakter, wenn Sie meinem Antrage folgen würden, dass man einmal festlegt, «die Beiträge werden an die Kantone verabfolgt, um einen billigen Ausgleich im Verhältnis ihres Automobilstrassennetzes zu den von ihnen erhobenen Automobilgebühren zu schaffen und sodann an die effektiv gemachten Aufwendungen für Verbesserungen und Unterhalt der vom Bund bezeichneten Durchgangsstrassen». Ich bin also der Meinung, dass der Grundsatz festgelegt wird, dass die Subvention des Bundes einen gewissen Ausgleich schaffen solle zwischen den von den Kantonen erhobenen Automobilgebühren als Einnahmen und den vom Kanton zu unterhaltenden Strassenstrecken als Lasten, in der Meinung, dass in den Ausführungsbestimmungen festgelegt wird, dass die Anzahl der Strassenkilometer, der vom Bundesrat bezeichneten Durchgangsstrassen jedes Kantons bestimmt werden solle; ebenso die erhobenen Auto- und Motorradgebühren. Gestützt auf diese Angaben wäre der Gebührenanteil auf den einzelnen Strassenkilometer sowohl der Kantone wie der gesamten Schweiz zu berechnen. Will man weiter gehen, könnte auch die Frequenz in Rechnung gezogen werden.

Als Bezeichnung dieser erhaltenen Einheit dürfte man vielleicht den Ausdruck «Autokilometer» gebrauchen, wie man im Eisenbahnverkehr von «Lokomotivkilometer» spricht.

Würde das Gebührenbetreffnis im Durchschnitt in der Schweiz auf den Autokilometer Fr. 100.— betragen, bei einzelnen Kantonen aber nur 60, 80 oder 90 Fr. betragen, so sollte im Sinne meines Antrages die Subvention in erster Linie dazu verwendet werden, dass diesen Kantonen eine Zuweisung bis zur Höhe des eidgenössischen Durchschnittsbetrages von 100 Fr. erfolgen. Das wäre der von mir gedachte Ausgleich.

Der Rest der noch zur Verfügung stehenden Mittel sollte dann nach den bestehenden Grundsätzen des Subventionswesens in gleichmässigen, prozentualen Beiträgen an die effektiven Jahresaufwendungen der Kantone an die Durchgangsstrassen zur Verteilung gelangen.

Ich habe die Ueberzeugung, dass dieser Antrag Anspruch auf Rechtmässigkeit erheben darf, und ich bin fest überzeugt, dass er sich dem seinerzeitigen Gedanken des Bundesrates im ersten Verfassungsartikel am meisten nähert, und bin auch überzeugt, dass er im Interesse des Automobilfahrers liegt, denn so würden wir zu allgemein guten Durchgangsstrassen kommen. Deshalb möchte ich Ihnen empfehlen, meinen Antrag anzunehmen.

Surbeck: Ich bin ebenfalls der Auffassung, dass die vorliegende Kommissionsvorlage der Wirklichkeit zu wenig Rechnung trägt. Wenn die Kommission und der Bundesrat schon überzeugt sind, dass

die Bärenhaut verteilt werden müsse, bevor der Bär erlegt ist, bevor, um mit dem Gesetz zu exemplifizieren, wir die verfassungsmässige Grundlage haben, um Steuern einzuziehen, oder andere Finanzquellen zur Strassensubventionierung zu erschliessen, glaube ich, sind wir es auch der Oeffentlichkeit schuldig, diese Verteilung so vorzunehmen, dass sie den tatsächlichen Verhältnissen entgegenkommt bzw. entspricht. Der Vorschlag, den wir aber heute vor uns haben, glaube ich, ist Zukunftsmusik, die auf «moll» gestimmt ist. Der Paragraph 67 ist ein schlechter Trost, und deshalb wollen wir eine andere Fassung. Speziell die Bestimmung in diesem Artikel scheint mir ungenügend, wo es heisst, dass die Bemessung der Subventionsbeiträge die zur Verteilung gelangen sollen, auf Grund des Autostrassennetzes vorgenommen werden solle. Das ist ein sehr verschieden auszulgender Begriff. Denn es drängt sich mir die Frage auf, wie das eigentlich in dieser Bestimmung gedacht sei; ob da der Zustand der Strassen oder die Länge derselben bei der Auswertung dieser Subvention in Berechnung gestellt werden muss.

Weil nun diese Begriffe hier nicht näher umschrieben sind, habe ich mir erlaubt, dies in einem Zusatzantrag so zu formulieren, dass die Länge des Automobilstrassennetzes bei der Berechnung in Berücksichtigung zu ziehen ist. Es geht nicht wohl an, dass ein Kanton, dessen Strassen sich in einem schlechten Zustande befinden, dann bei der Auswertung der Subventionen ebenso sehr oder vielleicht noch weitergehend berücksichtigt wird, wie ein Kanton, der es mit seiner Aufgabe in bezug auf den Strassenunterhalt genau nimmt und gemäss Länge grosse Summen aufwendet, unter Anspannung aller Faktoren. Ich halte dafür, dass hier die Ausschüttung der Subvention unbedingt analog der Länge vorgenommen werden muss.

Ebenso sollte die Höhe der bereits von den Kantonen erhobenen Automobilsteuern in Berechnung gezogen werden. Denn wenn ein Kanton vermöge seiner hohen Automobilsteuern und eventueller Zuschüsse dazu gekommen ist, ein einigermaßen annehmbares Strassennetz und einen guten Zustand im Unterhalt desselben zu schaffen, so geht es wohl nicht an, dass dann ein anderer Kanton, der geringere Automobilsteuern erhebt, dafür aber die Strassen vernachlässigt, in vermehrtem Masse Berücksichtigung findet in der Subventionierung als derjenige, der hohe Steuern hat. Es scheint mir eine billige Berücksichtigung zu sein, das ganze Strassenwesen und die Steuerpolitik in bezug auf das Autowesen in Rechnung zu stellen und deshalb eine präzisere Fassung in diesem Sinne zu suchen. Von diesen Gesichtspunkten geleitet, schlage ich vor, es sei der letzte Satz dieses Artikels folgendermassen zu fassen: «Die Beiträge sind unter Zugrundelegung der Länge des Automobilstrassennetzes, sowie der zum Unterhalt aufgewendeten Gelder und der Höhe des in den Kantonen geltenden Automobilsteuersatzes zu verteilen. Sie können von dem Masse abhängig gemacht werden, in welchem der Kanton seine speziellen Einnahmen aus Motorfahrzeugen für den Strassenunterhalt verwendet.»

Ich glaube, dass diese Fassung den bedrängten Kantonen und nicht zuletzt auch den Automobilbesitzern in vermehrtem Masse entgegenkommt, in dem Sinne, dass angestrebt wird, einen möglichst

Ausgleich in der Besteuerung in den verschiedenen Kantonen und in der Tragung der Strassenbaulasten herbeizuführen. Wenn wir z. B. die Auto-Steuerverhältnisse in den Kantonen Basel-Stadt und Baselland einander gegenüberstellen, so müssen wir konstatieren, dass die Gefahr der Abwanderung der Autos aus Baselland nach dem Kanton Basel-Stadt in hohem Masse besteht, und dass es absolut nicht im Interesse der Automobilbesitzer auf dem basellandschaftlichen Boden liegt, wenn die Abwanderung gefördert wird, sondern dass es den betreffenden Automobilhaltern ermöglicht werden muss, ihre Autos ohne finanzielle Tortur da zu domicilieren, wo die Besitzer ihren Wohnsitz haben, damit sie nicht z. B. ihre Garage auf baselstädtischen Boden bauen müssen, währenddem der Automobilbesitzer auf basellandschaftlichem Boden wohnt. Es ist aber auch für den kantonalen Fiskus von nicht zu unterschätzender Tragweite, wenn er die Strasse allein unterhalten muss, auf dem die Städter fahren. Alle diese Gesichtspunkte sprechen ganz entschieden dafür, dass man eine präzisere Fassung in dem von mir angetönten Sinne vornimmt. Ich möchte Ihnen deshalb meinen Antrag zur Annahme empfehlen, der das Zweckmässige mit dem Nützlichen verbindet!

Bundesrat Häberlin: Ich möchte Ihnen empfehlen, der Kommission zuzustimmen, und zwar in Abs. 2 nach dem Vorschlage Nummer 2, einer redaktionell etwas verkürzten Fassung. Ich will damit nicht bestreiten, dass die Vorschläge der Herren Ast und Surbeck etwas für sich haben, aber ich habe die Ueberzeugung, dass wir sowieso in Abs. 1 nicht mit einer definitiven Fassung rechnen können. Art. 67 war seinerzeit gedacht als Programmartikel. Er sollte anstreben, dass das Automobilgesetz in letzter Linie auch Strassengesetz sein will, wie Herr Ast ganz richtig das ausgedrückt hat, und darum hat man hier den Weg in die Zukunft gewiesen. Wie ist es zu erreichen, dass unsere Automobilstrassen verbessert werden können? Man hat den Weg der eidgenössischen Subvention an die Kantone gewiesen, oder aus Mitteln, die für die Eidgenossenschaft erst noch geschaffen werden müssen. Man hat versucht, mit wenigen Worten ungefähr den Weg zu zeigen, auf welchem die Verteilung dieser neu zu schaffenden Bundeseinnahmen vor sich gehen könnte. Wir sind aber heute viel weiter als Sie vielleicht glauben, im Studium dieser ganzen Frage. Die Kantone haben den Gedanken mit Energie ergriffen und zwar aus sehr begreiflichen Gründen. Sie verbluten schier an ihren Strassenausgaben, und kommen fast flehend zu uns, und bitten uns, ihnen auf diesem Gebiete zu helfen. Wir sind bereit, ihnen zu entsprechen zu suchen, und Sie wissen, dass wir vorläufig die Lösung suchen mit dem Benzinzoll, dass wir einen Teil desselben reservieren zur Abgabe an die Kantone für ihre Automobilstrassen. Aber wir wissen, dass das nicht eine sichere Lösung für die Zukunft ist, denn wir wissen absolut nicht, wie lange das Benzin noch das Betriebsmittel für das Automobil sein wird. Das kann sich nach den Erfahrungen der Wissenschaft und der Technik von einem Jahr auf das andere ändern. Dann müssen wir nach neuen Quellen suchen, und diese neuen Quellen kennen wir nicht. Man spricht von Sprit, Petroleum; vielleicht werden wir auch davon Umgang nehmen müssen, auf eine Materie

zu greifen, die über die Grenze eingeführt wird und mit Zoll belastet werden kann. Wir müssen vielleicht dann auf das Automobil selbst greifen wie heute die Kantone, aber in der Art und Weise, dass wir den Verteiler nach etwas andern Grundsätzen machen müssen. Diese Frage ist für uns heute noch nicht abgeklärt, und deshalb können wir uns auch noch nicht so festlegen auf eine Rechnungsformel. Wir studieren übrigens an einer solchen Formel für die Uebergangszeit mit dem Benzin. Ich habe aber gefunden, dass es nicht so leicht geht und dass da noch manches korrigiert werden muss, an dem, was wir ins Auge gefasst haben. Darum möchte ich auch, dass Sie sich nicht festlegen.

Kurz gesagt ist die Konsequenz die, dass ich glaube, man könne seelenruhig den Antrag der Kommission annehmen oder denjenigen des Herrn Ast oder des Herrn Surbeck. Es ist ganz unsicher, was Sie dann im Herbst beschliessen werden, wenn der Ständerat die Differenz behandelt haben wird. Ich lege also keinen weitem Wert darauf.

Aber Wert legen wir auf Abs. 2, und darum habe ich das Wort ergriffen, weil dieser Abs. 2 von den Berichterstattern der Kommission nicht mit grosser Wärme vertreten worden ist, weil sie nach ihrer Erklärung persönlich auf dem gegenteiligen Standpunkt stehen. Die Kommission war geteilt bei gleichen Stimmen. Darum darf jeder den Standpunkt vertreten, den er selbst in der Kommission als richtig anerkannt hat. Ich glaube, dass es ausgeschlossen sein wird, dass wir einfach ganz, wenn der Bund einmal die Einnahmen schaffen muss, und die Verteilung vornehmen soll — die Einnahmen aus dem Automobilverkehr mit Belastung des Automobilisten —, mit verschränkten Armen zusehen können, ob die Kantone ihrerseits nun die Automobilsteuern nach dem alten Modus ins Ungemessene erheben, sondern es muss eine Abgrenzung stattfinden in der Ergreifung des Automobilisten durch den Bund und durch die Kantone. Und zwar wird das in der Art geschehen müssen, dass man sagt, den Kantonen bleiben in erster Linie bis zu einer gewissen Höhe die Steuern wie bisher; darüber hinaus bleibt es dem Bunde vorbehalten, die Automobilisten zu ergreifen. Das wollen wir vorsehen, aber erst für jenen Zukunftsmoment. Ich glaube nicht, dass der Verdacht gerechtfertigt ist, wenn der Herr Rapporteur Walther sagt, er kenne den Bund und wisse wie es im Bunde geschehe, der Bund nehme so allmählig. Ich könnte umgekehrt sagen, wir kennen auch die Kantone, und wenn wir angefangen haben, Subventionen zu geben, so wissen wir auch, wie es zu gehen pflegt. Man pflegt lieber zu nehmen und sagt in der Folge, man sei nun einmal gewohnt an diese Einnahmen und wolle sie nicht mehr fahren lassen. Das ist ja eine sehr begreifliche Erscheinung, und ich mache den Kantonen deswegen keinen Vorwurf. Darum müssen wir daran denken, wie wir mit dem neuen Modus kutschieren wollen, dass Bund, Kanton, Strassenwesen und Automobilisten alle zu ihrer Sache kommen. So wollen wir die zukünftige Lösung, die erst eintreten soll, wenn auch die Segnungen für die Kantone eintreten, vorbereiten. Ich möchte Ihnen empfehlen, dies zu tun durch Annahme des Vorschlages 2 Ihrer Kommission im zweiten Absatz.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

Vormittagssitzung vom 4. Juni 1925.
Séance du matin du 4 juin 1925.

Vorsitz — Présidence: Hr. Mächler.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 317 hiervor. — Voir page 317 ci-devant.)

Art. 67.

(Fortsetzung — *Suite*)

Blumer: Art. 67 ist in der Diskussion als Programmartikel bezeichnet worden, welcher eigentlich in das Gesetz gar nicht hineingehört hätte. Ich bin in der Tat auch der Ansicht, dass diese Regelung der eidg. Subventionierung einer späteren Gesetzgebung hätte vorbehalten werden können. Ich kann mich indes damit einverstanden erklären, dass man einen solchen Programmartikel aufnimmt, sei es nun in Art. 1 nach der Fassung der Kommission, oder nach den Anträgen der Herren Surbeck oder Ast. Ich wende mich speziell gegen Al. 2. Da wird gesagt: «Der Bundesrat kann alsdann bestimmen, bis zu welcher Höhe die Kantone berechtigt sind, Taxen, Gebühren, Abgaben und Spezialsteuern auf Automobile und Fahrräder zu erheben.» Hier wird also bestimmt, dass der Bund Weisung erteilen kann, wie hoch die Taxen von den Kantonen zu erheben seien. Dagegen lehne ich mich auf, schon aus referendumspolitischen Rücksichten, dann aber auch, weil ich überhaupt der Ansicht bin, dass der Bund hier bestimmte Weisungen nicht erteilen soll. Der Bund kann ja Weisungen erteilen über die Verwendung der Erträgnisse des Benzinzolles oder aus andern Erträgnissen, die der Bund leisten wird. Das ist in Al. 1 festgesetzt. Aber über die Höhe der Taxen soll er keine Weisungen geben; da sollen die Kantone freie Hand haben. Die Kantone haben diese Freiheit bisher gehabt, sie sollen sie auch in Zukunft haben. Die Verhältnisse sind ja in den einzelnen Kantonen verschieden. Auch die Ansichten über die Taxen sind verschieden, die Finanzlage in den Kantonen ist verschieden, und es ist daher durchaus berechtigt, dass man den Kantonen freie Hand lässt.

Herr Bundesrat Häberlin hat gesagt, die Bestimmung werde deshalb aufgenommen, weil der Bund nun Subventionen gebe. Ja, der Bund gibt Subventionen und er soll solche Subventionen geben, aber er hat ja nach Al. 1 zu bestimmen, wofür sie verwendet werden sollen. Das genügt doch offenbar. Der Bund soll sich nicht gleichzeitig einmischen in die Höhe der Taxen. Da sind die Verhältnisse und Bedürfnisse verschieden. Ich wende mich entschieden dagegen, dass nun hier wieder die Kantone an einem Ort, wo es gar nicht notwendig ist, in ihrer Souveränität eingeschränkt werden.

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1925
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.06.1925
Date	
Data	
Seite	317-351
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 879

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

zu greifen, die über die Grenze eingeführt wird und mit Zoll belastet werden kann. Wir müssen vielleicht dann auf das Automobil selbst greifen wie heute die Kantone, aber in der Art und Weise, dass wir den Verteiler nach etwas andern Grundsätzen machen müssen. Diese Frage ist für uns heute noch nicht abgeklärt, und deshalb können wir uns auch noch nicht so festlegen auf eine Rechnungsformel. Wir studieren übrigens an einer solchen Formel für die Uebergangszeit mit dem Benzin. Ich habe aber gefunden, dass es nicht so leicht geht und dass da noch manches korrigiert werden muss, an dem, was wir ins Auge gefasst haben. Darum möchte ich auch, dass Sie sich nicht festlegen.

Kurz gesagt ist die Konsequenz die, dass ich glaube, man könne seelenruhig den Antrag der Kommission annehmen oder denjenigen des Herrn Ast oder des Herrn Surbeck. Es ist ganz unsicher, was Sie dann im Herbst beschliessen werden, wenn der Ständerat die Differenz behandelt haben wird. Ich lege also keinen weitem Wert darauf.

Aber Wert legen wir auf Abs. 2, und darum habe ich das Wort ergriffen, weil dieser Abs. 2 von den Berichterstattern der Kommission nicht mit grosser Wärme vertreten worden ist, weil sie nach ihrer Erklärung persönlich auf dem gegenteiligen Standpunkt stehen. Die Kommission war geteilt bei gleichen Stimmen. Darum darf jeder den Standpunkt vertreten, den er selbst in der Kommission als richtig anerkannt hat. Ich glaube, dass es ausgeschlossen sein wird, dass wir einfach ganz, wenn der Bund einmal die Einnahmen schaffen muss, und die Verteilung vornehmen soll — die Einnahmen aus dem Automobilverkehr mit Belastung des Automobilisten —, mit verschränkten Armen zusehen können, ob die Kantone ihrerseits nun die Automobilsteuern nach dem alten Modus ins Ungemessene erheben, sondern es muss eine Abgrenzung stattfinden in der Ergreifung des Automobilisten durch den Bund und durch die Kantone. Und zwar wird das in der Art geschehen müssen, dass man sagt, den Kantonen bleiben in erster Linie bis zu einer gewissen Höhe die Steuern wie bisher; darüber hinaus bleibt es dem Bunde vorbehalten, die Automobilisten zu ergreifen. Das wollen wir vorsehen, aber erst für jenen Zukunftsmoment. Ich glaube nicht, dass der Verdacht gerechtfertigt ist, wenn der Herr Rapporteur Walther sagt, er kenne den Bund und wisse wie es im Bunde geschehe, der Bund nehme so allmählig. Ich könnte umgekehrt sagen, wir kennen auch die Kantone, und wenn wir angefangen haben, Subventionen zu geben, so wissen wir auch, wie es zu gehen pflegt. Man pflegt lieber zu nehmen und sagt in der Folge, man sei nun einmal gewohnt an diese Einnahmen und wolle sie nicht mehr fahren lassen. Das ist ja eine sehr begreifliche Erscheinung, und ich mache den Kantonen deswegen keinen Vorwurf. Darum müssen wir daran denken, wie wir mit dem neuen Modus kutschieren wollen, dass Bund, Kanton, Strassenwesen und Automobilisten alle zu ihrer Sache kommen. So wollen wir die zukünftige Lösung, die erst eintreten soll, wenn auch die Segnungen für die Kantone eintreten, vorbereiten. Ich möchte Ihnen empfehlen, dies zu tun durch Annahme des Vorschlages 2 Ihrer Kommission im zweiten Absatz.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

Vormittagssitzung vom 4. Juni 1925.
Séance du matin du 4 juin 1925.

Vorsitz — Présidence: Hr. Mächler.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 317 hiervor. — Voir page 317 ci-devant.)

Art. 67.

(Fortsetzung — *Suite*)

Blumer: Art. 67 ist in der Diskussion als Programmartikel bezeichnet worden, welcher eigentlich in das Gesetz gar nicht hineingehört hätte. Ich bin in der Tat auch der Ansicht, dass diese Regelung der eidg. Subventionierung einer späteren Gesetzgebung hätte vorbehalten werden können. Ich kann mich indes damit einverstanden erklären, dass man einen solchen Programmartikel aufnimmt, sei es nun in Art. 1 nach der Fassung der Kommission, oder nach den Anträgen der Herren Surbeck oder Ast. Ich wende mich speziell gegen Al. 2. Da wird gesagt: «Der Bundesrat kann alsdann bestimmen, bis zu welcher Höhe die Kantone berechtigt sind, Taxen, Gebühren, Abgaben und Spezialsteuern auf Automobile und Fahrräder zu erheben.» Hier wird also bestimmt, dass der Bund Weisung erteilen kann, wie hoch die Taxen von den Kantonen zu erheben seien. Dagegen lehne ich mich auf, schon aus referendumpolitischen Rücksichten, dann aber auch, weil ich überhaupt der Ansicht bin, dass der Bund hier bestimmte Weisungen nicht erteilen soll. Der Bund kann ja Weisungen erteilen über die Verwendung der Erträgnisse des Benzinzolles oder aus andern Erträgnissen, die der Bund leisten wird. Das ist in Al. 1 festgesetzt. Aber über die Höhe der Taxen soll er keine Weisungen geben; da sollen die Kantone freie Hand haben. Die Kantone haben diese Freiheit bisher gehabt, sie sollen sie auch in Zukunft haben. Die Verhältnisse sind ja in den einzelnen Kantonen verschieden. Auch die Ansichten über die Taxen sind verschieden, die Finanzlage in den Kantonen ist verschieden, und es ist daher durchaus berechtigt, dass man den Kantonen freie Hand lässt.

Herr Bundesrat Häberlin hat gesagt, die Bestimmung werde deshalb aufgenommen, weil der Bund nun Subventionen gebe. Ja, der Bund gibt Subventionen und er soll solche Subventionen geben, aber er hat ja nach Al. 1 zu bestimmen, wofür sie verwendet werden sollen. Das genügt doch offenbar. Der Bund soll sich nicht gleichzeitig einmischen in die Höhe der Taxen. Da sind die Verhältnisse und Bedürfnisse verschieden. Ich wende mich entschieden dagegen, dass nun hier wieder die Kantone an einem Ort, wo es gar nicht notwendig ist, in ihrer Souveränität eingeschränkt werden.

Ich möchte Sie davor warnen, einen solchen Artikel aufzunehmen. In verschiedenen Kantonen würde das böses Blut machen. Das Gesetz hat es wahrlich nicht nötig, diese Stimmung im Volke noch zu vermehren.

M. Calame, rapporteur: En exposant les motifs à l'appui de l'art. 67, nous avons déjà combattu l'amendement de M. Ast. M. Surbeck, de son côté, propose un autre amendement qu'il a développé et que nous vous engageons à repousser également. Le texte de la commission repris du Conseil des Etats, correspond à la situation actuelle; d'ici à ce que le projet nous revienne du Conseil des Etats, les études auxquelles l'administration se livre en ce moment, quant à l'octroi de subventions fédérales, seront vraisemblablement arrivées à un point tel que le texte de l'art. 67 pourra revêtir une forme plus précise, s'il y a lieu.

Quant au second alinéa, je me suis appliqué à démontrer qu'il serait contraire aux intentions clairement exprimées par les Chambres fédérales quand elles ont discuté et adopté l'article constitutionnel. En quelques mots, je rappelle que dans le projet de 1916, le Conseil fédéral avait introduit une disposition concernant les taxes, que cette disposition a été édulcorée en première discussion au Conseil national et que finalement on a sorti de l'article constitutionnel toute disposition quelconque concernant les taxes. La volonté a été ainsi nettement manifestée d'empêcher la Confédération d'intervenir dans ce domaine, qui est du domaine cantonal.

Pour ces motifs, je vous recommande derechef de biffer l'al. 2 de l'art. 67.

Walther, Berichterstatter: Die Herren Surbeck und Ast haben zu Art. 67 Abänderungsanträge, wesentlich redaktioneller Natur, gestellt. Die materielle Verschiedenheit gegenüber den Anträgen der Kommission ist nicht sehr gross. Dagegen hat die Kommission doch die Meinung, dass ihre Redaktion klarer und zutreffender sei. Dabei ist zu bemerken, dass Herr Bundesrat Häberlin gestern ausgeführt hat, diese Redaktion des Art. 67 dürfe in absehbarer Zeit wahrscheinlich eine Aenderung erfahren. Wie er bereits gestern mitteilte, wird es nötig sein, gesetzliche Vorschriften zu erlassen, wenn einmal dem Bund gewisse Mittel zufließen, welche zu Subventionen an die Kantone verwendet werden dürften. Dann wird Gelegenheit sein, die Frage noch einmal zu besprechen und eine Redaktion zu suchen, welche sich für alle Verhältnisse als zutreffend erweisen dürfte.

Nun hat Herr Landammann Blumer und nach ihm mein verehrter Herr Kollege, der Herr Kommissionspräsident, den Antrag begründet, dass das Al. 2 zu streichen sei. Ich möchte Ihnen ebenfalls eindringlich empfehlen, diesen Streichungsantrag genehm zu halten. Wenn Sie sich erinnern, welchen Leidensweg diese ganze Vorlage gegangen ist, dann wissen Sie, dass es namentlich die Besorgnis war, dieses Gesetz möchte die kantonale Souveränität im Strassenwesen tangieren, welche es so erschwerte, zu einem endgültigen Ziele zu gelangen. Man hat überall in den Kantonen die Befürchtung, dass die kantonale Strassenhoheit durch diese Vorlage berührt werden dürfte. Daher hielt es so schwer, seinerzeit eine Formel für die Revision der Bundes-

verfassung zu finden, und noch schwerer, sich auf eine Formel für die gesetzliche Regelung zu einigen. Diese Besorgnis besteht auch heute noch, in weiten Kreisen, und damit müssen Sie rechnen. Sie dürfen nicht glauben, dass das Volk ohne weiteres zu der Vorlage Ja und Amen sagen werde. Das ganze Gesetz greift intensiv in weite Verhältnisse ein. Nicht bloss in Regierungskreisen, sondern auch in weiten Volkskreisen wird man sich die Frage vorlegen, ob das Gesetz nicht in irgend einer Weise die kantonale Souveränität im Strassenwesen berühre. Wenn irgend etwas im Gesetze steht, das eine solche Befürchtung begründen könnte, so wird man daran Anstoss nehmen. Wir stehen vor der Gefahr, dass das Referendum, wenn es kommen sollte, gerade hier eine wertvolle Unterstützung erfahren dürfte. Ich kann mich den Ausführungen des Herrn Landammann Blumer und des Herrn Kollegen Calame anschliessen.

Ich möchte aber noch ein weiteres Wort beifügen. Gerade auf dem Gebiete des Gebührenwesens hat man in den Kantonen schwere Bedenken, dass eventuell der Bund eingreifen könnte, und zwar deshalb, weil die Kantone in letzter Zeit mit ihren Aufwendungen für den Strassenbau fast ausnahmslos kolossal vorwärts geschritten sind. Die Kantone haben fast ausnahmslos ihre Ausgaben für die Strassen gewaltig erhöht. Diese Erhöhungen der Ausgaben wurden ganz wesentlich bedingt durch die intensive Inanspruchnahme der Strassen durch den Automobilverkehr. Die Kantone verwenden fast überall den ganzen Betrag der Automobilgebühren für ihren Strassenbau. Man muss speziell darauf hinweisen, dass eben diese Gebührenverwendung nicht nur notwendig wird, um die Strassen in besonderer Weise für den Autoverkehr zu verbessern, sondern auch deshalb, weil durch den Automobilverkehr die normalen Ausgaben, die Ausgaben für die normale Instandstellung der Strassen, eine gewaltige Vermehrung erfahren haben. Wenn Sie daran denken, was es kostet, die Strassen dem Verkehr anzupassen, dann müssen Sie sich sagen, dass man den Kantonen nicht in den Arm fallen darf. Es hat sich gezeigt, dass eine Reihe von Strassenbausystemen unzulänglich sind. Nur die allertuersten Systeme sind in Zukunft haltbar. Die Kleinpflasterung kostet per einzelnen Kilometer 60,000 bis 70,000 Fr. Aber auch eine vorübergehende Verbesserung kostet 16,000 bis 20,000 Fr. per km. Nach dieser Richtung ist eine gewaltige Kraftanstrengung der Kantone notwendig. Man hat Mühe, dem Volke plausibel zu machen, dass alle die Gelder zu diesen Zwecken verwendet werden müssen. Im Kanton Luzern haben wir zu den normalen Ausgaben eine Ausgabe von 600,000 Fr. per Jahr aus den Gebühren, die aus dem Automobilverkehr herkommen. Wenn die Dinge so liegen, so darf man nicht die Befürchtung erwecken, dass einmal der Tag kommen könnte, wo der Bund seine Hand auf die Gebühren legt. Wir wollen die Befürchtungen beseitigen, die vielleicht unbegründet sind, die aber die Arbeit erschweren oder sogar lahmlegen könnten. Ich empfehle Ihnen deshalb ebenfalls eindringlichst, den Antrag auf Streichung anzunehmen.

Bundesrat Häberlin: Der Herr Präsident hat mir gestattet, das Wort auch noch kurz zu ergreifen, und zwar mit Rücksicht darauf, dass ich gestern unseren

Standpunkt nur gedrängt darlegen konnte in der Meinung, dass dann die Abstimmung noch gestern vorgenommen werden könnte. Ich möchte Sie aber nicht lange aufhalten, sondern nur noch ein paar Punkte betonen.

Herr Kommissionspräsident Calame hat durchaus sachgemäss und richtig daran erinnert, dass man in der Entstehungsgeschichte des Verfassungsartikels für das Automobilgesetz sich ja darüber auseinandergesetzt habe, ob der Bund es sei, der Automobilsteuern zu beziehen und zu verwenden habe, oder ob das die Kantone sein sollen. Er hat durchaus mit Recht erklärt, man habe damals den Entscheid gefällt, der Bund solle nicht die Automobilsteuern für sich beanspruchen, eine solche Bestimmung solle nicht in den Verfassungsartikel aufgenommen werden. Die Bestimmung ist deshalb wieder herausgenommen worden.

Das ist richtig der Entstehung nach. Aber ich darf Ihnen entgegenhalten, dass sich die Verhältnisse seit jener Zeit sehr verändert haben. Bei der Diskussion über den Verfassungsartikel ist damals der Gesichtspunkt der Strassenverbesserung und der Subvention mit keinem Worte erwähnt worden. Der Gedanke ist erst seither hineingekommen. Er hat ausserordentlich an Boden gewonnen, und zwar nicht nur auf zentralistischer Seite — ich darf das schon betonen —, sondern namentlich auf der Seite der Kantone. Das ist ganz verständlich, weil ja die Kantone die Lasten ausserordentlich empfinden, die ihnen der Strassenbau auferlegt. Die Kantone mit ihren Finanzen und mit dem Verkehr, der sich auf ihren Strassen abspielt, sind es, von denen dieser Ruf gekommen ist. Die Kantone oder zum mindesten einzelne von Ihnen, die fast erdrückt worden sind durch die Last, die ihnen der Strassenbau auferlegt. Deshalb haben wir uns der Geschichte angenommen, und darum müssen wir auch heute dafür sorgen, eine Lösung durchzuführen und nicht auf halbem Wege stehen zu bleiben. Daher kommen unsere Vorschläge. Wir wollen dafür sorgen, dass wir aus dem Automobilverkehr heraus irgend eine Steuer, wir dürfen sie noch nicht benennen, herausziehen, um das Erträgnis der Verbesserung der Automobilstrassen zuzuwenden, also wiederum den belasteten Automobilisten zugute kommen zu lassen. Aber da müssen wir eine Regulierung vornehmen können, damit tatsächlich auch dasjenige, was wir den Automobilisten auf der einen Seite nehmen, ihnen auf der andern Seite in der Hauptsache wieder zugute kommt und die Automobilisten nicht nur Leidtragende sind. Ich habe mich in den letzten Abstimmungen wiederholt gegen gewisse Ansprüche der Automobilisten wenden müssen. Ich habe gezeigt, dass ich auch Halt zu gebieten weiss und unter Umständen sagen kann: Da dürft Ihr nicht mehr verlangen! — Aber hier muss ich den Automobilisten recht geben, wenn sie erklären, sie möchten auch eine gewisse Sicherheit haben, dass sie nicht nur geschöpft werden und das Ergebnis dann nicht zu sehen bekommen.

Nun ist ja das, was wir vorschlagen, durchaus nicht etwa eine Aufhebung der kantonalen Finanzsouveränität auf diesem Gebiete. Es fällt uns gar nicht ein, das beantragen zu wollen. Wir würden uns ja selbst schädigen. Der Bund wird es ausserordentlich gerne sehen, wenn die Kantone, soweit als irgend möglich

aus eigenen Mitteln, aus dem was sie selber mit ihrer Finanzgesetzgebung herausbringen, die Strassen verbessern können; umso geringer werden ja die Subventionen sein, die sie vom Bunde beanspruchen müssen. Also dürfen auch sie nicht ängstlich sein, dass ihnen der Bund allzu rasch in die Zügel fallen werde, wenn sie mit eigenen Kräften arbeiten.

Was wir wollen, ist nur, eine Möglichkeit zu haben, ein Uebermass vermeiden zu können, dass wir, wenn ein einzelner oder mehrere Kantone die Automobilisten allzu stark herannahen wollten neben unserer eidgenössischen Abgabe, die wir dann eben für das ganze Land einrichten müssten, die Möglichkeit haben, den Kanton auf seinem Gebiete zu bremsen. Unsere Vorschriften müssen naturgemäss allgemein für die ganze Eidgenossenschaft gültig sein und können sich nicht den kantonalen Bedürfnissen anpassen. Wenn wir das vorsehen wollen, müssen wir sagen können, du, der einzelne Kanton, darfst nicht über das und das Mass hinausgehen, weil sonst unsere generelle Massregel auf diesem Gebiete viel zu drückend wirkt.

Das ist die Tragweite, und wenn Sie sie in der Bedeutung, die sie wirklich hat, erfassen, glaube ich, kann auch der eingefleischteste Föderalist und derjenige, der für die Finanzen des Kantons besorgt ist, damit einverstanden sein. Denn indirekt sorgen wir auch für die Finanzen der Kantone, dass sie auf einem gesunden System beruhen sollen auf dem Gebiete, das uns hier berührt. Darum gestatte ich mir, entgegen den Ausführungen der Referenten, die eben nur die eine Hälfte der Kommission vertreten, die andere Hälfte, unberufenerweise zwar, zu vertreten, die ganz gleich gross gewesen ist in den Kommissionsberatungen, und empfehle Ihnen deshalb den Vorschlag Nr. 2 des Kommissionsvorschlages.

Abstimmung. — *Votation.*

Eventuell — Eventuellement:

Für den Antrag Ast	41 Stimmen
Für den Antrag Surbeck	38 Stimmen

Eventuell — Eventuellement:

Für den Antrag Ast	Minderheit
Für den Antrag der Kommission	Mehrheit

Definitiv — Définitivement:

Für Annahme von Al. 1	Mehrheit
Für Streichung von Al. 2	61 Stimmen
Dagegen	57 Stimmen

Art. 68.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

Walther, Berichterstatter: Zu Art. 68 habe ich nur eine Bemerkung zu machen. Es hat hier die allgemein übliche Form betreffend Inkrafttreten eines Gesetzes Aufnahme gefunden, mit der Abweichung, dass auch ausdrücklich die Konkordate von 1904, 1914 und 1921 als derogiert erklärt werden. Man hat

im Ständerat lebhaft darüber diskutiert, ob ein Konkordat, bei dem der Bund gar nicht mitgewirkt hat, durch die Bundesgesetzgebung aufgehoben werden kann. Praktisch wird es ja gut sein, wenn die Aufhebung des Konkordates hier ausdrücklich erwähnt wird, und ich denke, dass man auch juristisch über die Bedenken hinwegkommen kann. Auf alle Fälle würde das, was wir hier machen, auch juristisch nur eine lässliche und keine Totsünde sein.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 10.

Kurer : Ich habe Wiedererwägungsanträge gestellt hinsichtlich der Art. 10, 19 und 24. Es handelt sich in Art. 10 um die ausserordentlich wichtige Frage des Entzuges des Fahrausweises, in Art. 19 um den sowieso sehr umstrittenen, aber ebenfalls sehr wichtigen Punkt des Fahrens mit offenem Auspuff, und in Art. 34 darum, ob in das Gesetz selber oder besser in eine spätere bundesrätliche Verordnung die sowieso leicht wechselnden Fahrvorschriften aufgenommen werden sollen. Ich halte nun dafür, dass nachdem auch die Kommission zu Art. 58 in Verbindung mit Art. 10 bereits einen eigenen neuen Antrag gestellt hat, der selbstverständlich auch Wiedererwägungsantrag ist, wohl dem Eintreten auf die Wiedererwägungsanträge seitens des Rates keine Opposition entgegengestellt werden sollte.

M. Calame, rapporteur: Nous vous proposons en première ligne de ne pas rouvrir la discussion sur l'article 10 et de maintenir sans changement les dispositions relatives au retrait temporaire ou définitif du permis de conduire. La question a été abondamment discutée au sein de la commission et ici, au Conseil national, les propositions de la commission ont été adoptées sans la moindre opposition. Il n'y a pas lieu de revenir sur cet article.

Quant à l'art. 19, la question soulevée par M. Kurer ayant été posée dans la commission par M. Held, celle-ci en a délibéré à nouveau et s'est déclarée d'accord d'ouvrir à nouveau le débat sur l'art. 19 et d'adhérer à la proposition faite par M. Kurer.

Enfin, nous vous demandons de ne pas suivre M. Kurer dans sa tentative de réintroduire dans la loi, sous une forme modifiée, l'art. 24 supprimé. L'art. 24 ancien portait des dispositions dont le détail a été renvoyé à l'ordonnance d'exécution; et tout ce qui concerne les mesures d'exécution est prévu à l'art. 64 de la loi. Il serait contraire à la logique du système d'introduire par un art. 24 nouveau les dispositions réclamées par M. Kurer et qui sont prévues à l'art. 64, selon ce que le Conseil a décidé.

En résumé, des trois propositions de M. Kurer, nous vous prions d'adopter celle qui concerne l'art. 19 mais de repousser celles relatives aux art. 10 et 24.

Abstimmung. — *Votation.*

Art. 10.

Für Zurückkommen auf Art. 10
Dagegen

Minderheit
Mehrheit

Art. 19.

Ein Antrag, auf den Artikel nicht zurückzukommen, ist nicht gestellt.

Art. 24.

Für Zurückkommen
Für Nichtzurückkommen

Minderheit
Mehrheit

Kurer : Der Art. 19 hat in Ihrem Rate bereits zwei Wandlungen durchgemacht und es mag nun auffallend erscheinen, dass just vom Standpunkt der Verkehrsinteressenten, bezw. der Automobilisten aus auf diesen Antrag zurückgekommen werden will, und zwar im Sinne der ursprünglichen Schärfe desselben, welche den offenen Auspuff total untersagt.

Ich habe mich, bevor ich mich entschlossen habe, diesen Antrag zu stellen, mit Fachleuten aus der Automobilbranche in Verbindung gesetzt, mit Rücksicht darauf, dass ich selber in diesem Punkte nicht Fachmann bin, und habe erfahren, dass die Behauptung, welche seinerzeit aus Automobilistenkreisen aufgestellt worden ist, es sei die Anwendung des offenen Auspuffes unter Umständen eine absolute Notwendigkeit, nicht wahr ist. In dem Momente, wo technisch feststeht, dass die Verwendung des offenen Auspuffes keine Notwendigkeit ist, auch nicht durch die Notwendigkeit der Kontrolle bedingt wird, ist es eine Selbstverständlichkeit, dass wir die Anwendung des offenen Auspuffes direkt untersagen. Ich freue mich ausserordentlich, hier konstatieren zu können, dass nach einer sehr einlässlichen Beratung an der letzten Delegierten-Versammlung des Schweiz. Automobilklubs vor 8 oder 10 Tagen in Lugano diese Delegiertenversammlung selbst erklärte, sie unterstütze die Anregung, auf das Verbot des offenen Auspuffes zurückzukommen.

Es ist allerdings wahr, dass es unter den Automobilisten und vor allem unter den Motocyclisten Leute gibt, welche meinen, sie müssten ihre Anwesenheit und ihre Bedeutung durch die Anwendung des offenen Auspuffes und den Lärm und das — sit venia verbo! — Stinken, das dessen Anwendung verursacht, dokumentieren. Es ist hier genau so, wie in andern Kategorien der menschlichen Gesellschaft, welche auch glauben, auf solche Art und Weise die Berechtigung ihrer Existenz darlegen zu müssen. Wir haben aber nicht auf diese Leute Rücksicht zu nehmen, sondern abzustellen auf das Urteil der anständigen Automobilfahrer, welche erklären: Wir brauchen das nicht, auf das Urteil der anständigen Motocyclisten, welche erklären: Es ist keine Notwendigkeit, unsere Kontrolle machen wir dann, wenn wir zu fahren beginnen oder wenn wir während der Fahrt einen Halt machen, der uns sowieso nach Massgabe unserer Pflicht zur Sorgfalt veranlasst, unsern Wagen und unser Rad wieder nachzuprüfen. Wir haben auf das Volk Rücksicht zu nehmen, und das Volk ärgert sich am meisten — die Tatsache ist unbestreitbar — über die Anwendung des offenen Auspuffes. Da ist nun vom Standpunkte auch der Automobilisten aus die Meinung, wir sollten durch dieses Entgegenkommen bezeugen, dass uns am guten Willen des Volkes gegenüber dem Automobil und dem Motorfahrrad ausserordentlich viel gelegen ist.

Ich bitte Sie also, auf den ursprünglichen Antrag zurückzukommen und den offenen Auspuff ohne irgendwelche Verklausulierung, ohne irgendwelche Beschränkung wieder zu verbieten, so wie es im ursprünglichen Antrage lautete: «Das Fahren mit offenem Auspuff ist untersagt.»

Präsident : Die Kommission ist mit diesem Antrag einverstanden.

Ullmann : Das Aktionskomitee der Vereinigten Interessenten für eine schweizerische Strassenverkehrsgesetzgebung hat seinerzeit eine Eingabe an den Rat gemacht und hier eben das Postulat gestellt, dass der offene Auspuff zu beschränken, aber nicht generell zu untersagen sei. Im Sinne dieser Eingabe habe ich seinerzeit diesen Antrag aufgenommen, und beantragt, zu sagen: « Das Fahren mit offenem Auspuff ist untersagt in Ortschaften oder in der Nähe von Wohnhäusern und von Pferden und Vieh. » Diese Eingabe des Aktionskomitees wurde seinerzeit auch von Herrn Kurer unterschrieben, und es wundert mich etwas, dass er heute nun den gegenteiligen Standpunkt bezieht. Ich will aber zugleich gestehen, dass es mir auch so gegangen ist und ich meine Stellung heute ebenfalls ändernde und für gänzlich Verbot des offenen Auspuffes bin.

Materiell hat Herr Kurer nicht ganz recht. Materiell ist das Offenhalten doch in manchen Fällen gerechtfertigt; ich sage, in offenem Gelände und namentlich bei Bergfahrten. Aber ich habe über Pfingsten erlebt, dass die Automobilisten nicht solidarisch sind. Es gibt leider eine gewisse Zahl — vielleicht eine kleine Zahl, das mag sein —, die einfach den Geboten des Anstandes und der Rücksicht nicht nachlebt. Wohl geben sich die Komitee und die Vorstände der Automobilklubs alle Mühe, die Mitglieder zu ermahnen, anständig zu fahren, den offenen Auspuff in Ortschaften zu schliessen — aber die Gesellschaft der Automobilisten ist zu gross geworden. Sie ist nicht homogen und kann von den Komitees nicht mehr im Zügel gehalten werden. Wenn von hundert Fahrern nur fünf rücksichtslose Typen sind, dann schaden sie dem ganzen Bund. Und wenn wohlmeinende Anforderungen, wenn Mahnungen versagen, dann muss man, wie gestern Herr Bundesrat Häberlin richtig ausgeführt hat, mit gesetzlichen Bestimmungen nachhelfen. Es können auch in diesem konkreten Falle nur die gesetzlichen Bestimmungen Ordnung schaffen. Das, was ich über Pfingsten in dieser Beziehung erlebt habe, zwingt mich dazu, dies zuzugestehen. Ich befürchte, dass diese rücksichtslosen Typen eben in der Zukunft auch nächts den Auspuff offen halten, und das ärgert die andern Menschen. Ich stimme also heute für ein generelles Verbot.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 16 und 50.

Wirz : Die Chauffeure haben zu diesem Gesetz eine ganze Anzahl Anträge eingereicht, zum Teil technischer, zum Teil « zünftlerischer » Natur. Alle diese Anträge sind ad acta gelegt worden. Man ist also dieser Gruppe von Arbeitnehmern in keiner Weise entgegengekommen.

Ich möchte nun bloss einen Antrag der Chauffeure wieder aufnehmen, nämlich den Antrag auf eine gewisse Regelung der Arbeitszeit, und zwar der Berufs-Chauffeure, das möchte ich extra betonen. Es ist eine bescheidene Forderung, die wir hier aufstellen, nämlich auf eine zehnstündige Arbeitszeit, während der sie die Automobile lenken, und eine garantierte Ruhezeit. Ich will mich darüber nicht weiter verbreiten. Ich stelle diese Anträge im Interesse der

Betriebssicherheit und der Sicherheit der Strassen, und ich glaube, man sollte hier doch ein bisschen Verständnis für die Forderungen der Chauffeure aufbringen.

In Art. 50 möchte ich Ihnen vorschlagen, die Haftpflichtversicherung der Velos aufzunehmen. Das ist volkswirtschaftlich ohne Zweifel von grosser Bedeutung. Wir haben ja viele hunderttausend Velos; es sind das die Fahrzeuge der ärmeren Leute, und wenn Unglücksfälle eintreten, so ist eine Vergütung des Schadens kaum möglich. Kantone sind hier schon vorangegangen: Ich habe im Wortlaut die Vorschriften des Kantons Zürich herübergenommen und möchte nur noch kurz die finanziellen Konsequenzen, die dadurch eintreten, antönen.

Im Kanton Zürich zahlt man für diese Haftpflichtversicherung der Velos 1 Fr. 80. Wenn also der Velofahrer so viel ausgibt, ist er gegen Unfall haftpflichtig versichert.

Zurückkommen auf Art. 16 wird ohne Gegenantrag beschlossen.

Le Conseil décide sans opposition de revenir sur l'art. 16.

Walther, Berichterstatter : Es ist mir schon bei der ersten Beratung sehr schwer gefallen, den Antrag Wirz abzulehnen. Ich muss auch heute wieder erklären, dass es wirklich gute Gründe sind, die Herr Kollega Wirz für seine Vorschläge ins Feld führt. Die Uebermüdung der Führer ist ganz ohne Zweifel eine grosse Gefahr für die Sicherheit des Strassenverkehrs und sollte, wenn immer möglich, vermieden werden.

Nun stehen dem Antrag Wirz allerdings auch in seiner jetzigen Fassung immer noch Bedenken entgegen. Einmal ist zu befürchten, dass die praktische Durchführung einer solchen Vorschrift an den ihr entgegenstehenden Schwierigkeiten scheitern könnte. Die Begrenzung der Arbeitszeit für die Führer eines Wagens, der unter Umständen gewaltige Distanzen durchlaufen muss, wird doch häufig ganz unmöglich sein. Diese Arbeitsleistung lässt sich nicht vergleichen mit einer Arbeit, die an einem bestimmten festen Ort geleistet werden muss, aber auch nicht mit der Arbeit der Eisenbahner. Für die Eisenbahnen gibt es eben doch einen definitiv festgesetzten Fahrplan; die Dienstenteilung und auch die Arbeitseinteilung lässt sich nach diesem Fahrplan zum voraus einrichten. Ganz anders liegen die Verhältnisse für den Beruf des Chauffeurs, dessen Dienstdauer und Arbeitsmass sich oft beim Dienstantritt und beim Arbeitsbeginn gar nicht zum voraus bestimmen lässt.

Nun bedeutet der Antrag Wirz auch in seiner heutigen Fassung, die sich auf die Berufs-Chauffeure beschränkt, eine gewisse Halbheit. Er regelt nur die Arbeitszeit eines Teiles der Führer. Ist damit wirklich definitiv erreicht, was Herr Wirz mit seinem Antrag will? Der Antrag hat nur dann volle Bedeutung, wenn er wirklich zur Sicherung des Verkehrs beiträgt. Nun ist aber die Zahl der Berufschauffeure gering im Verhältnis zur Gesamtzahl der Fahrer überhaupt. In den Städten betrifft es nur die Chauffeure der Garagen und die Taxiführer, ferner zu Stadt und Land die Chauffeure der grösseren Geschäftsunternehmungen, und endlich die paar Chauffeure wohlhabender Herren. Die grössere Zahl der Chauffeure rekrutiert

sich aus den Autobesitzern selbst, aus deren Familienangehörigen etc., die nicht unter die Berufschaffere eingereiht werden können. Ich glaube, dass man nicht einmal den Geschäftsmann, der in seinem Betrieb das Auto selbst führt, als Berufschaffere taxieren kann. Also wird mit dem Antrag Wirz nur ein Bruchteil der Führer getroffen und wird damit die Sicherung des Verkehrs nur in beschränktem Masse gefördert. Im wesentlichen handelt es sich also um eine Arbeitszeitbeschränkung im Interesse der Chauffeure selbst, um eine soziale Schutzbestimmung. Im Grunde ist daher der Antrag des Herrn Wirz eine Bestimmung, wie wir sie auf vielen andern Gebieten auch schon geschaffen haben.

Ich gebe ohne weiteres zu, dass gegenüber der Einführung solcher sozialen Schutzbestimmungen auch schon früher Bedenken erhoben worden sind hinsichtlich ihrer Durchführbarkeit, die sich nachträglich als unbegründet erwiesen haben. Man hat fast immer solche Bedenken gegenüber sozialen Neuerungen, und schliesslich werden doch wirkliche Fortschritte erzielt. Diese Tatsache würde also für den Antrag Wirz sprechen. Ich fürchte zudem, dass die Sache in dieser Form im Ständerat scheitern dürfte.

Um dem guten Gedanken im Antrag Wirz entgegenzukommen, könnte man vielleicht die Sache vorläufig so regeln, dass man im Gesetz eine Bestimmung aufnehmen würde, nach welcher man den Bundesrat ermächtigt, die Arbeits- und Ruhezeit der Berufschaffere auf dem Verordnungswege zu regeln. Damit hätten wir etwas erreicht, und es ist möglich, dass das auch im Ständerat durchgebracht werden kann.

Es ist ein rein persönlicher Antrag, den ich hier stelle. Aber ich glaube, für heute wäre damit ein Fortschritt erzielt, der sich später noch besser ausgestalten liess. Wenn Herr Bundesrat Häberlin die Sache auch im Ständerat wohlwollend behandeln wird, so wird auch dort vielleicht eine Zustimmung zu erzielen sein. Der im Antrag Wirz liegende gute Gedanke wird auf einem andern Wege, den er selbst vorgeschlagen hat, nach und nach erreicht werden. Vielleicht kann sich Herr Wirz auch mit dieser Lösung abfinden.

Wirz: Ich bin mit der Anregung des Herrn Referenten einverstanden, dass man diese Bestimmung vielleicht in Art. 64 unterbringt und in dieser Beziehung etwas zu erreichen sucht.

Präsident: Es steht nun ein Antrag zur Diskussion, der jetzt noch nicht formuliert ist und der dahin gehen würde, irgendwo zu sagen: «Der Bundesrat ist ermächtigt, über die Arbeitszeit der Berufschaffere Vorschriften zu erlassen.»

Bundesrat Häberlin: Nur um die Zeit auszufüllen, bis der Antrag redigiert ist, will ich die Erklärung abgeben, dass der Bundesrat jedenfalls gerne die Mission übernehmen wird, hier eine Formel zu finden und sie mit dem Ständerat zu vereinbaren; denn auch wir halten die Tendenz des Antrages Wirz für eine durchaus berechnete. Man hat sich mehr daran gestossen, dass eine solche Sonderbestimmung gerade im Automobilgesetz eingeführt werden sollte, während sie sich vielleicht besser an einem andern Ort, in einem

Spezialgesetz, präsentieren würde. Aber schliesslich ist das mehr ein Schönheitsfehler, und die Hauptsache ist, dass materiell etwas Richtiges geschaffen wird. Das ist nicht nur für den Chauffeur von gutem, sondern auch für das Publikum, für das wir in erster Linie durch dieses Gesetz zu sorgen haben. Daneben hat aber auch der Berufschaffere ein Anrecht darauf, seine Ruhe zu finden. Dass hier Uebertreibungen vorkommen können, ist ganz zweifellos.

Ich glaube auch, dass die von Herrn Walther vorgeschlagene Form besser ist. Denn es ist klar, dass die Festlegung auf 10 Stunden praktisch nicht gut möglich ist — denken Sie nur an einzelne lange Fahrten, die man im Schweizerlande etwa macht, wenn z. B. einer von Freiburg nach St. Gallen fährt und zurück. Der Grundsatz selbst aber wird gerechtfertigt sein. Ich sehe, dass Herr Walther nun die Formel gefunden hat und schliesse deshalb das Intermezzo.

Präsident: Wir sind nun nach und nach dazu gekommen, herauszufinden, dass der Antrag etwa so gefasst werden müsste: Es müsste in Al. 2 des Art. 64 dieses Gesetzes, welcher Artikel von den Ermächtigungen des Bundesrates für gewisse Dinge spricht, ungefähr folgendes gesagt werden: «Der Bundesrat ist ferner ermächtigt, die Arbeits- und Ruhezeit der Berufschaffere auf dem Verordnungswege zu regeln.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 31.

Duft: Das Kapitel der Automobilhaftpflicht ist unstreitig der wichtigste Bestandteil der neuen Gesetzesvorlage, jener Bestandteil, der möglicherweise die Klippe für das ganze Gesetz bilden könnte, nicht nur etwa bei den Automobilisten, sondern namentlich beim nicht autofahrenden, von den Autos so sehr gefährdeten Publikum.

Was Sie gestern beschlossen haben, weicht dermassen vom ursprünglichen Antrag des Bundesrates ab, dass Herr Kollega Ast und ich — ich weiss, dass wir uns in Uebereinstimmung mit einer grossen Anzahl von Kollegen aus dem Rat befinden — uns verpflichtet gefühlt haben, einen Wiedererwägungsantrag zu Art. 31 zu stellen, der eine gewisse Mässigung, einen Kompromiss zwischen dem ursprünglichen Antrag des Bundesrates und dem Antrag der Kommission darstellt.

Ich bitte Sie angelegentlich, mir zu ermöglichen, die schweren Bedenken, die wir gegenüber der jetzigen Lösung haben, zum Ausdruck zu bringen, und daher unserem Wiedererwägungsantrag zuzustimmen.

M. Calame, rapporteur: La commission vous propose de ne pas revenir sur l'art. 31, qui a fait l'objet, hier et avant-hier, d'une discussion si longue et si approfondie que le sujet paraît épuisé; la majorité du Conseil qui s'est prononcée en faveur du compromis a été tellement évidente, que la réouverture de la discussion sur cet article-là ne se justifie pas. Nous vous engageons à ne pas faire droit à la demande de M. Duft.

Abstimmung. — *Votation.*

Für Zurückkommen auf Art. 31	45 Stimmen
Dagegen	41 Stimmen

Duft: Nach Ihrer gestrigen Entscheidung gemäss Antrag der Kommission wird der Automobilhalter von seiner Haftpflicht befreit: erstens beim Vorliegen höherer Gewalt, zweitens beim Vorliegen eines groben Verschuldens des Geschädigten selbst und drittens, wenn einen Dritten ein Verschulden trifft. Die ursprüngliche Vorlage des Bundesrates wollte die Haftbefreiung nur beim Vorhandensein eines ausschliesslichen und groben Verschuldens eines Dritten, also beim Vorliegen zweier das Drittmanns-Verschuldens qualifizierender Momente.

Die neue Rechtslage wäre nun die: Nach dem Wortlaut des Beschlusses tritt Haftbefreiung, also vollständige Befreiung von der Haftpflicht — nicht nur eine Ermässigung derselben — ein, bei jedem Verschulden eines Dritten, somit auch bei jedem leichten Verschulden. Damit aber verlassen wir nach meiner Ueberzeugung den Boden der Verursachungshaftung und bringen den Automobilisten und namentlich den Versicherungsgesellschaften viel zu viel Rücksichten entgegen. Damit schützen wir aber nicht oder viel zu wenig das nicht autofahrende Publikum. Ich betrachte die gestern beschlossene Lösung als sehr gefährlich. Herr Kollega Dr. Weisflog hat mit dem sehr entlegenen Beispiel des Gewehres eines Bauern operiert, das sein Knecht sich aneignet, um einen Dritten zu töten. Dieses Beispiel geht ins Absurde und trifft die Verhältnisse, die wir hier zu beurteilen haben, keineswegs. Nur ein Beispiel aus dem praktischen Leben. Eine schwerhörige oder eine ganz in Gedanken vertiefte Person geht auf der Strasse und hinter ihr folgt ein Automobil. Dieses gibt Signale, die aber die vorangehende Person nicht hört. Auf der entgegengesetzten Seite kommt vielleicht ein Fuhrwerk und es bleibt dem Autofahrer, der hinter dieser schwerhörigen Person einherfährt und aus irgend einem triftigen Grunde auch nicht anhalten kann, nichts andres übrig, als entweder diese Person zu überfahren oder nach rechts oder links abzuschwenken. Er wählt das letztere, um den vorangehenden Passanten zu schonen und überfährt bei diesem Abschwenken eine andere Person. Die Schuld an diesem Unfall trägt nicht der Automobilist, sondern jene Person, die die Signale nicht beachtet hat und nicht ausgewichen ist. Hier müsste nun nach der von Ihnen gestern beschlossenen Lösung der Automobilist frei ausgehen und der Verunfallte muss sich an den Dritten, den wohl kein schweres, sondern ein leichtes Verschulden trifft, halten. Nach den Beispielen, die Herr Kollega Ast aufgeführt hat, will es das Unglück, dass dieser schuld bare Dritte eine Person ist, bei der man nichts holen kann. Es bestehen also in der Tat schwerste Bedenken gegen die gestern getroffene Lösung.

Wenn eine Lösung hätte gesucht werden wollen, die etwa dem Abs. 2 des gestern beschlossenen Antrages gerecht geworden wäre, eine Lösung in dem Sinne, dass beim Vorliegen eines leichten Verschuldens eines Dritten die Haftung ermässigt, nicht aber ganz ausgeschlossen würde, dann wäre eine solche Regelung durchaus erträglich und diskutabel gewesen. Nun wird man mir entgegenhalten, dass unser gestriger Beschluss der Eisenbahnhaftpflicht kongruent sei, indem bei der Eisenbahnhaftpflicht die Transportunternehmung auch von der Haftung befreit werde, wenn das Verschulden am Unfall einen Dritten treffe. Dieser Hinweis ist nicht schlüssig, denn bei

der Automobilhaftpflicht liegen die Dinge doch sicherlich ganz anders. Das Automobil bildet eine viel grössere Gefährdung als die Eisenbahn. Wir kennen die Unterscheidungsmerkmale. Die Unfälle, die beim Automobilverkehr durch das gewollte oder ungewollte Zutun eines Dritten entstehen können, werden viel zahlreicher sein als sie sich beim Eisenbahnverkehr ereignen können. Deshalb war die Erschwerung der Exkulpation, wie sie der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hatte, im Gegensatz zur Regelung bei der Eisenbahnhaftpflicht, durchaus angebracht, den Verhältnissen allein gerecht werdend. Die getroffene Lösung erscheint jedoch unbillig, dem eingeschlagenen Rechtssystem zuwidergehend, die Gefährdungen des Automobilverkehrs zu wenig würdigend und, ich muss das sagen, der Volksstimmung diametral entgegengesetzt. Ich bitte Sie deshalb, unserem Antrag durch Einschalten der Worte, dass nur grobes Verschulden eines Dritten von der Haftpflicht befreie, Folge zu geben. Sie erweisen sicherlich der Gesetzesvorlage und der Sache einen Dienst, der es lohnte, nochmals auf die Angelegenheit zurückzukommen.

Ast: Ich bin der Ermahnung unseres Herrn Präsidenten, über Nacht diesen Wiedererwägungsanträgen nicht allzu sehr nachzustudieren, vollinhaltlich nachgekommen. Heute morgen aber hat mich Herr Kollega Duft von seiner Absicht, auf Art. 31 zurückzukommen, unterrichtet und mich ersucht, ihn zu unterstützen. In der Meinung, zu retten, was noch zu retten sei, habe ich mich ohne weiteres bereit erklärt.

Ich will nicht näher auf das Wesen eintreten. Ich habe Ihnen gestern meine Gründe über die Aufhebung des dritten Ausschlussgrundes mitgeteilt. Sie haben meinen Antrag abgelehnt. Heute liegt die Sache so: Der bundesrätliche Entwurf sprach von einem groben Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten. Das bedingt, dass auch der Dritte ein grobes Verschulden haben muss. Der Kommissionsantrag dagegen betrachtet als Ausschlussgrund das grobe Verschulden des Geschädigten und das Verschulden eines Dritten. Ich denke, auch Herr Dr. Weisflog wird uns zugestehen müssen, dass bei der Fassung der Kommission auch das leichteste Verschulden eines Dritten für den Richter als Ausschlussgrund gelten muss. Ich möchte Sie denn doch anfragen, ob das der Wille des Rates ist, dass diese Fassung, diese Interpretation Gesetz werde. Ich denke nein. Es muss denn doch etwas mehr dazu kommen als nur ein leichtes Verschulden eines Dritten, damit eventuell die Entschädigungsansprüche für einen getöteten Arbeiter als alleiniger Ernährer, der eine kinderreiche Familie hinterlässt, vom Richter abgewiesen werden muss. Das ist nicht der Wille des Volkes und offenbar auch nicht der Wille der Mehrheit des Rates. Wir haben ja den Grundsatz der Zufallshaftung, und es wurde wiederholt noch gesagt, der Kausalhaftung. Die Zufallshaftung wird hineingelegt, weil das Automobil doch das grosse Gefahrenmoment auf die Strasse bringt. Wenn bei einem zufälligen Unfall, wo nun drei Momente zusammenkommen, der Getötete oder Geschädigte durch ein leichtes Verschulden eines Dritten verunglückt ist, dann soll der Getötete oder der Geschädigte nichts erhalten. Ich glaube, wir haben die Zufallshaftung festgelegt, dass, wenn kein Verschulden vorliegt, eine Entschädigung ausgesprochen wird. Es scheint mir deshalb nicht

gerecht, beim Vorliegen eines leicht schuldhaften Verhaltens eines Dritten dies als Ausschlussgrund ins Gesetz aufzunehmen. Ich bitte Sie deshalb, wieder auf den ehemaligen Charakter des bundesrätlichen Vorschlages zurückzukommen und dem heutigen Antrag Duft-Ast in Wiedererwägung zuzustimmen.

Man kann das auf zwei Arten machen. Herr Kollega Duft hat Ihnen vorgeschlagen, im Gesetze zu sagen «oder durch grobes Verschulden eines Dritten». Wir werden den gleichen Zweck erreichen, wenn wir einfach die zwei Wörtchen «durch Verschulden» streichen und sagen «durch grobes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten». Mir ist es gleich, ob wir das Wörtlein «grob» hinzufügen, oder die beiden Wörter «durch Verschulden» streichen. Im einen wie im andern Fall wird zum Ausdruck gebracht, dass es ein grobes Verschulden des Dritten sein müsse, wenn dieses Verhalten als Ausschlussgrund gelten soll. Ich bitte Sie, unserem Antrage zuzustimmen.

Hoppeler: Nur wenige Sätze. Ich erinnere Sie daran, wie oft in einer Stadt mit grossem Verkehr der Fall eintreten kann, dass ein Passant sich vor einem Automobil unrichtig benimmt. Der Autofahrer ist gezwungen, unbedingt abzulenken und verletzt dabei eine andere Person. In Zürich z. B. nimmt der Autoverkehr ausserordentlich überhand und er verlangt heute schon ganz bedeutend mehr Vorsicht und Sorgfalt als nur vor 5 Jahren. Und in weiteren 5 Jahren wird der Verkehr sicher noch bedeutend mehr zugenommen haben. Zu gewissen Stunden findet man als Arzt in Zürich an gewissen Stellen keinen Platz mehr, um sein Automobil hinzustellen, weil schon so und so viele Wagen da sind. Denken Sie nur an den Verkehr auf dem Paradeplatz. Es wird deshalb immer häufiger zu Unfällen kommen müssen, weil ein Dritter die Veranlassung dazu gegeben hat. Wenn Sie das bedenken, so werden Sie die beschlossene Fassung unmöglich stehen lassen können. Es fällt nämlich auf, und darauf wird der Anwalt einer Versicherungsgesellschaft sicher sehr nachdrücklich hinweisen, dass man nicht die Fassung gewählt hat, «der Halter wird befreit, wenn der Unfall durch höhere Gewalt, durch grobes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten verursacht wird». Es steht nicht so, sondern es heisst «durch grobes Verschulden des Geschädigten oder durch Verschulden eines Dritten». Das führt zu weit. Man muss einfügen, durch «grob Verschulden». Und wenn Herr Weisflog daran erinnert hat, dass wenn ein Knecht die Flinte seines Meisters nehmen würde und damit Unheil anstiftet, eine Haftbarmachung des Meisters absurd wäre, so ist das Sophistik, denn es handelt sich in unserer Frage um die Automobile und die Gefahren auf der Strasse, und wir können da nicht irgend einen beliebigen Vergleich heranziehen mit andern viel leichteren Gefahrmomenten.

Ich erlaube mir, auf eine Inkonsequenz hinzuweisen, die mich sehr verwundert hat. Herr Weisflog hat den Antrag gestellt, dass wenn ein Chauffeur eine Strolchenfahrt mache und etwas Dummes anstelle, der Meister dafür büssen müsse. Für diesen Antrag sind bloss 6—8 Mann aufgestanden. Aber 80 sind aufgestanden für den Antrag, dass wenn ein Dritter schuld sei, der Automobilist straffrei ausgehe. Wenn also ein Zufall, ein unglücklicher Zufall schuld ist, dann muss der Automobilist bezahlen,

und wenn der Chauffeur eine Strolchenfahrt macht, so muss der Automobilist wiederum bezahlen und ist doch absolut unschuldig.

Das will etwas heissen, denn es ist nicht leicht einen guten Chauffeur zu finden und man kann sich gratulieren, wenn man einen guten Chauffeur hat. Ich will ja nicht eine ganze Klasse angreifen, aber es gibt Berufsarten, die gewisse Elemente mehr anziehen als andere, und ein guter Chauffeur sagt selber, dass in seiner Berufskategorie die Zahl der wertlosen Elemente grösser ist als in manchem andern Berufe. Es kann einem passieren, dass man bei Anstellung eines Chauffeurs einen argen Fehlgriff tut. Gerade wie bei einer Hausfrau, die eine Köchin anstellt, die sie am andern Tage wieder fortjagen muss. Habe ich einen Chauffeur vier Tage im Dienst und am dritten macht er eine Strolchenfahrt, dann muss ich also für ihn zahlen. Sie haben das als selbstverständlich gefunden und nur sechs sind dagegen aufgestanden. Ich finde das nicht richtig und bitte Sie daher einzufügen: «grob Verschulden» dann ist beiden Seiten Gerechtigkeit getan. Ich erinnere Sie hierbei an die grossen Gefahren des steigenden und zunehmenden Verkehrs.

Walther, Berichterstatter: Ich gebe ohne weiteres zu, dass der Antrag des Herrn Dr. Duft etwas Bestechendes für sich hat. Ich möchte aber doch daran erinnern, dass wir uns gestern und vorgestern über die Haftpflichtfrage des langen und breiten auseinandergesetzt und speziell klar gemacht haben, was das Gesetz bezüglich der Haftpflicht will und wie weit man nach dieser Richtung gehen kann.

Was Herr Dr. Duft vorbringt, führt über die Starkstromhaftung hinaus und geht überaus weit, fast bis zu dem Gedanken, dass der Automobilist unter allen Umständen haftet. Man läuft Gefahr, den Automobilisten ausserhalb des gemeinen Rechtes zu stellen. So weit darf man nicht gehen.

Dazu kommt ein weiterer Punkt. Wenn Sie der Anregung Folge geben, so führt das ohne weiteres zu einer weitern bedenklichen Erhöhung der Prämie. Man wird vielleicht sagen, der Automobilist soll bezahlen und immer wieder bezahlen. Schliesslich darf man aber doch nicht vergessen, dass das Automobil in unserm Wirtschaftsleben eine kolossale Rolle spielt. Nicht jeder Automobilist ist ein reicher Herr, der immer nur bezahlen kann, sondern es gibt eine Unmasse von Geschäftsleuten, die ein Automobil halten müssen und die nicht in der Lage sind, Prämien bis ins Enorme zu bezahlen.

Aus diesen Erwägungen heraus und in Erinnerung an alles das, was gestern gesagt worden ist, bitte ich Sie, dem Antrag des Herrn Dr. Duft nicht Folge zu geben.

Bundesrat Häberlin: Sie haben Zurückkommen beschlossen auf einen Entscheid, den Sie vor 24 Stunden gefällt haben mit einer Mehrheit von 80 gegen 42 Stimmen. Nun ist selbstverständlich das formelle Zurückkommen auf einen Beschluss jederzeit gestattet, und ich verstehe ganz gut, wenn man einem die Gelegenheit verschaffen will, neue Gesichtspunkte, die vorher unters Eis gegangen sind, auch einen Tag später noch ins Treffen zu führen und einen andern Entscheid zu bewirken. Aber ich glaube, dazu ist wirklich dann das eine nötig, dass man nämlich am

folgenden Tage neue Argumente bringe, sonst ist es eigentlich eine Zumutung, dass eine Zuhörerschaft von 130 Parlamentariern, die nach langer Debatte einen Entscheid gefällt hat, am andern Tage einfach mit den gleichen Argumenten den gegenteiligen Entscheid fälle.

Nun habe ich aber nicht den Eindruck, dass neue Argumente ins Treffen geführt worden sind. Wie Herr Walther, so verstehe auch ich es ganz gut, dass man eine andere Ansicht vertreten kann, als diejenige der Kommission. Aber wollen Sie vorsichtig sein bei der Entscheidung über den Vorschlag, der Ihnen gemacht worden ist. Einfach einzuschalten: «grob» statt «leicht» das ist gefährlich. Das geht weiter, als seinerzeit unser erster bundesrätlicher Antrag, auf den man sich bei der Begründung des neuen Antrages berufen hat. Wir hatten wenigstens vorgesehen, dass in den Fällen, wo ein leichtes Verschulden eines Dritten vorhanden ist, eine Herabsetzung oder ein Ausschluss der Haftbarkeit durch den Richter erkannt werden kann. Wenn Sie die Formulierung des Herrn Dr. Duft annehmen, so ist auch das ausgeschlossen.

Das geht nun unbedingt zu weit. Die Stellung, die Sie gestern eingenommen haben, ist meines Erachtens eine berechtigte. Sie wird den Rechtsgrundsätzen und im grossen und ganzen den wirtschaftlichen Grundsätzen, die uns beherrschen, den wirtschaftspolitischen Grundsätzen, durchaus gerecht.

Es ist auch nicht ganz richtig, wenn man sagt, der neue Kommissionsantrag, den Sie gestern angenommen haben, bringe nur Verschlechterungen. Als Verschlechterungen betrachtet man alles, was den Automobilisten entlastet. Aber der gestrige Beschluss brachte auch eine Erschwerung für den Automobilisten gegenüber der Entscheidung des Ständerates, denn bei einem leichten Verschulden des Geschädigten — das ist das Gebiet, das Herr Dr. Duft angeschnitten hat, — muss nun eine Reduktion der Haftbarkeit des Automobilisten eintreten. Dann ist er aber schlechter gestellt in diesem Punkte, als er nach dem Beschlusse des Ständerates gestellt war. Und das wollen Sie auch in Rechnung stellen. Wir haben redlich den Kuchen zwischen den verschiedenen Interessen zerschnitten und jedem das Stück gegeben, das ihm gehörte. Was Sie gestern beschlossen haben, dass wenn ein Dritter am Unfälle das Verschulden trägt, die Haftbarkeit des Automobilisten ganz ausgeschlossen werden soll, ist gerecht, weil hier im Kausalnexus ein ganz neues Moment hinzugeetreten ist, das tatsächlich die Haftung des Automobilisten auszuschliessen berechtigt. Es ist ja die Voraussetzung dieses Ausschlusses der Haftung des Automobilisten, dass ihn absolut kein Verschulden trifft, dass er keinen Fehler begangen hat. Nur dann kann das Verschulden eines Dritten diesen Ausschluss von der Haftung bewirken.

Wir wollen da das gleiche Beispiel nehmen wie Herr Dr. Duft. Er nimmt das Beispiel, dass ein Automobilist auf der Strasse fährt; vor ihm geht ein Schwerhöriger, und dieser hört das Signal nicht. Da sagt nun Herr Dr. Duft, der Automobilist habe nur zu wählen, den Schwerhörigen zu überfahren oder auszuweichen und einen andern zu überfahren. Vielleicht ist das aber nicht ganz so; er hat doch wohl auch die Wahl, anzuhalten, und wenn er das nicht tut, wird nicht der Schwerhörige bezahlen

müssen, sondern der Automobilist, weil er hier einen Fehler begangen hat. So werden Sie in der Mehrzahl der Fälle entweder ein leichtes Verschulden des Automobilisten oder des Geschädigten finden, und namentlich der Richter und der Bundesrichter wird das wohl herausfinden können. Wenn die Sache wirklich so ist, dass absolut kein anderes Verschulden vorliegt als dasjenige des Dritten, dann sehe ich nicht ein, warum der Automobilist in diesem Falle noch bezahlen muss. Das geht nun auch mir wider den Strich. Ich wiederhole, ich habe auch ein Gefühl für wirtschaftliche Bedürfnisse und habe das Herrn Weisflog gegenüber vertreten. Aber wo es nicht mehr angemessen ist, da sollten wir nicht gegen das Rechtsempfinden entscheiden. Es wird ja allerdings bei unserer Lösung Fälle geben, und ich habe das schon in der Dezembersession zugegeben, wo der Dritte nicht ein wohlhabender Mann ist und wo er nicht versichert ist. Das kann leider passieren und ist die Gefahr in dieser Lösung. Aber wir sind im Leben doch sonst auch von andern Gefahren umgeben. Es kann uns von allen möglichen Seiten her passieren, dass wir verletzt, körperlich geschädigt oder getötet werden, von einem, der nichts besitzt und von dem, wenn wir oder unsere Erben ihn haftbar machen wollen, nichts zu bekommen ist. Können wir im Schweizervolke für alle diejenigen Fälle, bei denen aus einem leichten Uebersehen ein Unfall herbeigeführt werden kann, die Versicherungspflicht einführen? Man kann einen Gedanken auch überspannen, und ich glaube, wenn wir weitergehen im Sinne des Antrages des Herrn Duft, dann überspannen wir den Schutzgedanken auf Kosten des natürlichen Rechtsempfindens. Soweit möchten wir nicht gehen. Ich würde Ihnen deshalb empfehlen, bei dem gestrigen Beschluss, wie sie ihn gefasst haben, als einem gerechten Entschlusse stehen zu bleiben und ihn auch heute gutzuheissen.

Ast: Herr Bundesrat Häberlin hat soeben gesagt, es sei eine gewisse Zumutung, wenn man vom Rate verlange, der gestern mit so grosser Mehrheit einen Beschluss gefasst hat, nun heute einen andern zu fassen. Das ist aber nicht das gleiche, sondern es handelt sich um ein neues Moment. Gestern ging es um meinen Antrag, um die gänzliche Aufhebung dieses Ausschlussgrundes, und heute handelt es sich darum, dass man eine Aenderung in der Schärfe des Erfassens machen soll. Herr Dr. Duft hat vorgeschlagen, das Wörtlein «grob» einzuschalten, und ich möchte Ihnen empfehlen, wenn man so viel Anstoss daran nimmt, dass man auf den ursprünglichen Gedanken des bundesrätlichen Entwurfes zurückgeht und dann einfach sagt: «oder eines Dritten». Also neben dem groben Verschulden eines Verletzten beifügt: «oder eines Dritten». Dann glaube ich, geht der Gedanke nicht weiter, als damals der bundesrätliche Entwurf. Das ist doch wesentlich gegenüber dem Antrage von gestern. Ich empfehle Ihnen deshalb doch, in diesem Sinne zu beschliessen.

Weisflog: Sie werden kaum glauben, dass ich mit der gestrigen Abstimmung zufrieden sei, aber ich unterziehe mich selbstverständlich der Mehrheit und unterlasse es meinerseits, auf die bezüglichen Beschlüsse zurückzukommen. Ich habe aber ge-

glaubt, dass das auch seitens der unterlegenen Minderheit von gestern der Fall sein würde und bin nun enttäuscht darüber, dass man heute nun versucht, den mit grosser Mehrheit gefassten Beschluss wieder umzustossen.

Was heute zur Begründung der Haftbarmachung des Halters für das Verschulden des Dritten gesagt worden ist, beruht auf einem Beispiel, das so falsch als nur möglich gewählt wurde. Bereits hat Herr Bundesrat Häberlin darauf hingewiesen, dass bei diesem Beispiele der Automobilist ja nicht gezwungen ist, den vor ihm marschierenden Schwerhörigen zu überfahren, sondern dass er auch anhalten kann; er kann aber auch ausweichen. Mit derartigen Beispielen kann man natürlich alles Mögliche und Unmögliche beweisen. Wir müssen jedoch das Verschulden eines Dritten auch beim Automobil nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen beurteilen und gesetzgeberisch regeln. Diese allgemeinen Rechtsgrundsätze gehen dahin, dass man grundsätzlich für das Verschulden eines Dritten nicht haftet. Eine Ausnahme hat unser Recht bisher nur gemacht, soweit der Dritte im Interesse eines Andern tätig ist, also der Bedienstete, der bei seinen geschäftlichen oder dienstlichen Verrichtungen die Interessen seines Geschäftsherrn vertritt oder soweit eine familienrechtliche Aufsichtspflicht besteht. Im erstgenannten Falle ist es ganz richtig, den Geschäftsherrn haften zu lassen, weil er ja auch den Nutzen aus der Tätigkeit des Dritten hat. Aber wo ein derartiger wirtschaftlicher Nutzen des verpflichteten Geschäftsherrn nicht in Frage steht, ist es im allgemeinen ebenso logisch, ihn nicht für das Verschulden des Dritten haften zu lassen. Dieser Grundsatz geht durch die ganze schweizerische Gesetzgebung hindurch. Er ist auch im Gesetz über die Stark- und Schwachstromanlagen, das bis jetzt die schärfste Haftpflicht enthält, verankert. Art. 27 dieses Gesetzes lautet: « Wenn durch den Betrieb einer privaten oder öffentlichen Stark- oder Schwachstromanlage eine Person getötet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebsinhaber für den entstandenen Schaden, wenn er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch Verschulden oder Versehen Dritter oder durch grobes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht wurde. »

Sie sehen daraus, dass nach diesem Gesetz nicht nur das Verschulden schlechthin, sondern sogar Verschulden und Versehen von der Haftpflicht befreit. Wenn Sie nun also bei der Automobilhaftpflicht das Verschulden eines Dritten anders regeln wollen, so müssen dafür doch besondere Gründe bestehen. Sie müssen dann namentlich erklären können, dass die Betriebsgefahren beim Automobil noch stärker seien als bei den Starkstromanlagen. Allein davon habe ich bis jetzt nichts gehört. Man hat nur behauptet, die Gefahr sei grösser als bei den Eisenbahnen. Weil man mir gestern den Vorwurf gemacht hat, ich hätte mich über das Verhältnis der Gefahren beim Eisenbahnbetrieb und der Gefahren des Automobils nicht ausgesprochen, so möchte ich hier in diesem Zusammenhang das noch nachholen. Der Vorwurf ist zwar nicht berechtigt; denn ich habe in dem Vortrage, der den Herren verteilt worden ist die verschiedenen Gefahrenmomente auseinandergesetzt, die beim Eisenbahnbetrieb und beim Automobilverkehr vorhanden sind. Ich habe aber natürlich

angenommen, Sie hätten den Vortrag mit der genau gleichen Gründlichkeit studiert, wie Sie die Botschaften des Bundesrates zu lesen pflegen. (Heiterkeit). Ich weiss nicht, ob ich mich darin getäuscht habe.

In meinem Vortrage sehe ich folgendes auseinandergesetzt: Die Eisenbahn hat gegenüber dem Automobil den Vorteil, dass sie auf einem bestimmten Geleise fährt, das jeder kennt. Sie hat gegenüber dem Automobil aber den Nachteil, dass sie von diesem Geleise nicht weg, also nicht ausweichen und darauf nicht so leicht anhalten kann wie das Automobil. Sie hat gegenüber dem Automobil den Vorteil, dass sie auf einem abgepassten Gebiete fährt, auf einem Trasse, das in der Regel durch Barrieren, durch Lebhecken usw. vom übrigen Gebiete abgetrennt ist. Aber dieser Vorteil kommt nicht allen Eisenbahnen zugute, vor allem nicht den Strassenbahnen, und den Ueberlandeseisenbahnen. Und doch unterstehen die Strassenbahnen, die keine besondere Abgrenzung kennen, auch nur der Eisenbahnhaftpflicht. Die Eisenbahnen haben den Nachteil, dass sie ausserordentlich schnell, in der Regel schneller fahren als die Automobile. Ihr Gewicht wirkt deshalb, wenn es auf einen Körper trifft, viel stärker und zerstörender als dasjenige eines Automobils. Auf der andern Seite haben die Eisenbahnen den Vorteil, dass ihre Gefahren nur zu den Zeiten des fahrplanmässigen Verkehrs vorhanden sind, während sie beim Automobilverkehr sozusagen kontinuierlich wirken. Andererseits haben wir wieder eine ganze Menge Erleichterungen der Gefahren beim Automobilbetrieb. Nicht alle Automobilisten fahren so schnell, dass sie eine Gefahr bedeuten, während alle Eisenbahnzüge derselben Art gleich schnell fahren usw. Wenn man alle diese Momente gegeneinander abwägt, wird man dazu kommen, die Gefahr der Automobile der Gefahr gleichzustellen, die von der Eisenbahn ausgeht.

Trotzdem haben Sie gestern beschlossen, eine Ueberseisenbahnhaftpflicht zu gründen. Heute wollen Sie noch weiter gehen. Es hat ein wahrer Wettlauf nach Verschärfungen der Haftpflicht der Automobilhalter eingesetzt. Will man doch mit den heutigen Anträgen für die Automobile eine Ueberstarkstromhaftpflicht einführen! Ich weiss nicht, ob es ein besonders populäres Unternehmen ist, derartige Anträge zu stellen. Aber selbst wenn man damit gewissen Volksschichten schmeicheln würde, so scheint mir das nicht richtig zu sein. Es ist vielleicht Rücksicht darauf zu nehmen, dass das Gesetz in einem gewissen Zusammenhange mit der vorhergehenden Gesetzgebung und der Natur der Sache steht. Im vorliegenden Falle berücksichtigen Sie weder das eine noch das andere, wenn Sie den Antrag Duft annehmen. Seine Befürworter beachten zu wenig, dass derjenige, der Anlass zum Unfälle gegeben hat, dem Verletzten selbstverständlich verantwortlich wird. Vielleicht ist der, der den Unfall veranlasst hat, Millionär; dann bekommt der Verletzte sicher seine Entschädigung. Handelt es sich allerdings um einen Habenicht, so geht es dem Verletzten wie jedem andern, der einen Anspruch gegen jemand hat, der nicht bezahlen kann. Warum dieses Prinzip hier anders sein soll als sonst, weil zufällig ein Automobil im Spiel ist, geht mir nicht in den Kopf. Was aufgestellt werden soll, ist ein ganz neues Rechtsprinzip:

dass jeder, der ein Gefahrenmoment gesetzt hat, haftbar sein soll, wenn auch dieses Gefahrenmoment in der äussersten Entfernung von ihm selbst und eine Reihe von Handlungen Dritter, auf die er keinen Einfluss besitzt, dazwischen liegt. Trotzdem ein Dritter, den der Automobilhalter gar nicht beaufsichtigen und nicht abhalten kann, irgendetwas zu tun oder zu lassen, den Unfall herbeigeführt hat, so soll der Halter, bloss weil das Verhalten des Dritten in seiner letzten Auswirkung schliesslich zu einer Schädigung durch das Automobil geführt hat, für den betreffenden Unfall haften! Das geht derart weit und ist derart gegen jede Vernunft, dass ich Sie geradezu warnen muss, diesem Grundsatz zuzustimmen. (Heiterkeit). Ich bin fest überzeugt, dass die Annahme des Antrages Duft dem Gesetze den Garaus machen würde. Aber nicht nur das, Sie würden damit auch eine Rechtsentwicklung heraufbeschwören, die sich, in das allgemeine Recht hinübergeworfen, zu einem unabsehbaren Schaden für den Einzelnen auswachsen könnte. Ich beantrage Ihnen deshalb, diesen Antrag abzulehnen und beim gestrigen Beschlusse zu verbleiben.

Biroll: Ich empfehle Ihnen, dem Antrage Duft zuzustimmen. Ich stand ursprünglich auf dem Boden des ersten Antrages des Herrn Ast, der in jedem Falle, in welchem ein Dritter die Ursache gesetzt hatte, dennoch den Automobilisten haftbar machen wollte, mit Rückgriffrecht auf den Dritten. Warum? Weil ja die Verletzung doch beim Autobetrieb auf der Strasse vorgekommen ist. Aber, meine Herren, eine Unebenheit wird immer bleiben; entweder machen Sie die Sache so, dass der betreffende Verletzte nichts hat als den Trost, sich an den Dritten halten zu können, der, die grosse Wahrscheinlichkeit spricht dafür, nicht für die Ansprüche aufzukommen vermag, die gerechtfertigt wären, oder Sie lösen die Sache so, dass der Automobilist eine etwas erhöhte Versicherungsprämie zu zahlen hat, aber dann haftet. Nun ist ein grosser Unterschied zwischen dem ursprünglichen Antrage des Herrn Ast, der in jedem Falle den Automobilisten fassen wollte, auch wenn ein Dritter die Ursache gesetzt hatte, und dem heutigen Antrage, der den Automobilisten dann entlastet, wenn den Dritten ein grobes Verschulden trifft. Mit der heutigen getroffenen Lösung schaffen Sie einen Rechtszustand, den unser Volk schlechterdings nicht begreifen wird. Die Gefahren, die das Automobil auf die Strasse gebracht hat, sind überall bekannt. Man kann ja mit Herrn Weisflog wohl sagen, die Eisenbahn habe ein grosses Gewicht, und wenn einer dort anfähre, so sei er sicher tot. Man kann mit ihm auch sagen, der Starkstrom sei gefährlicher, weil, wenn man mit ihm in Beziehung komme, man in der Regel auch fertig sei. Ja wie ist es denn bei dem Automobil? Man kann ja auch bei ihm verletzt werden, dass man für sein Leben genug hat. Die Gefahren aber, und das ist das Unterscheidende sind doch jede Minute vorhanden, während bei der Eisenbahn, falls ich das Geleise nicht betrete, die Gefahr für mich ausgeschlossen ist; den Starkstrom sucht man gewöhnlich in unwirtliche Gegenden zu verlegen, sodass auch seine Gefahren meistens ausgeschlossen sind. Sie selbst aber sind Zeuge davon, mit welcher Aufmerksamkeit man z. B. in Bern über die Strasse gehen muss, um sicher

zu sein. Soll denn, wenn das Automobil jemanden niederfährt, wenn der Dritte in dem Masse die Ursache ist, dass der Automobilist nicht anders handeln konnte, der Verletzte eventuell nichts erhalten? Ich glaube, das widerspricht der Billigkeit. Wir wollen in einem neuen Automobilgesetz eben, dass der Automobilist auf Grund einer etwas erhöhten Prämie auch für Unfälle aufkommt, deren Ursache ein Dritter setzt. Ich habe schon im April auf Folgendes aufmerksam gemacht: Es ist denkbar, dass der Automobilist, den ein Verschulden trifft, mit dem Dritten abmachen würde, sodass der Dritte aussagt: Ich war die ausschliessliche Ursache; ich trage die ausschliessliche Schuld für den Unfall! Was soll dann der Verletzte in diesem Falle machen? Ich will ja nicht sagen, dass so schlechte Subjekte häufig seien; aber denkbar ist es doch, dass sich der Dritte sagt: Mir kann's ja nichts schaden und dem Automobilisten soll es nicht schaden. Wie steht dann der Verletzte da? Wenn Sie dem Volke ein Gesetz vorlegen wollen, das den Verletzten nicht sichert, dann habe ich grosse Bedenken. Auf der andern Seite kann ich die gegen den Antrag Duft vorgebrachten Bedenken nicht teilen. Mit einer Erhöhung der Prämie ist ja die Sache geordnet.

Ich stehe nun auf dem Boden, dass der Antrag Duft gegenüber dem früheren Standpunkte ein wesentliches Entgegenkommen an die Kommissionsstellungnahme ist. Ich verstehe den Bundesrat nicht, wenn er unter Entlastung des Automobilhalters in der ersten Vorlage von einem ausschliesslichen groben Verschulden des Verletzten oder des Dritten sprach und dass er nun das « ausschliesslich » und « grob » beim Dritten streicht, beim Automobilisten das « grob » aber noch stehen lässt.

Hoppeler: Es tut mir leid, genötigt zu sein, Herrn Bundesrat Häberlin das Rechtsempfinden abzusprechen (Heiterkeit). Ich muss aber feststellen, dass Herr Bundesrat Häberlin das selbst in aller Form getan hat. Wir treten nämlich für gar nichts anderes als für den bundesrätlichen Vorschlag ein. Wir wollen ja nur das, was der Bundesrat sagte: grobes Verschulden des Geschädigten oder des Dritten soll entlasten. Wenn man nun kommt und das verteidigt, was der Herr Bundesrat selber verfasst und verteidigt hat, dann hat man angeblich kein Rechtsempfinden! Der Bundesrat findet es merkwürdig, dass ein Rat nach 24 Stunden auf etwas zurückkommt, was er gestern mit 80 gegen 40 Stimmen angenommen hat. Ist es aber nicht noch merkwürdiger, dass der Bundesrat vollständig den Grund und Boden verlässt, den er selber verteidigt hat? (Herr Bundesrat Häberlin legt dem Redner den bundesrätlichen Vorschlag vor.)

Verzeihen Sie, es ist der ständerätliche Vorschlag; da nehme ich selbstverständlich meine Behauptung zurück (Grosse Heiterkeit). Immerhin ist es der ständerätliche Vorschlag, und ich muss in diesem Falle dem Ständerate das Rechtsempfinden absprechen (Andauernde Heiterkeit).

Der Kommissionsreferent hat ferner gesagt, dass man durch unsern Antrag den Automobilisten ausserhalb des Rechtes stellen würde. Der Ständerat hat das also tun wollen? Herr Weisflog hat darauf angespielt, wer diesen Antrag hier vertrete, hasche nach Popularität. Man muss sich also solche Vorwürfe gefallen lassen, wenn man Anträge

verteidigt, die der Ständerat gutgeheissen hat. Ich denke, wenn der Ständerat dazu gestanden hat, so kann das nicht so furchtbar sein. Ich überlasse Ihnen die Entscheidung darüber, ob der Unterschied so gross sei zwischen jenem Fall, wo man sagen muss: Niemand ist eigentlich schuld, und jenem Fall, wo ein Dritter ein leichtes Verschulden trägt. Diese Grenze ist verwischbar. Wir möchten nur, dass es ausgeschlossen sei, dass ein leichtes Verschulden, ein Versehen, eine Ungeschicklichkeit des Dritten genüge, um den Halter zu entlasten. Das wollen wir verhindern. Darum wollen wir von grobem Verschulden sprechen. Der Richter ist ja dann immer noch da und wird zum Rechten sehen. Aber man darf nicht so tun, als ob es etwas Ungehöriges und Unglaubliches wäre, wenn man für etwas eintritt, das der Ständerat gutgeheissen hat. Ich glaube, dafür kann man in guten Treuen einstehen, ohne dass man sich solche Vorwürfe braucht gefallen zu lassen.

Wenn Herr Dr. Weisflog dann immer wieder mit der Haftpflicht bei der Elektrizität kommt, so ist dazu zu sagen, dass man diese Dinge nicht miteinander vergleichen kann. Die Gefahren der Elektrizität sind viel geringer als diejenigen des Automobilbetriebes.

Duft: Gestatten Sie mir als Antragsteller noch einige wenige Worte. Die Herren Vorredner haben das Argument des Herrn Kommissionsreferenten Walther bereits entkräftet, dass die Starkstromhaftung geringer sei als das, was wir beantragen. Es ist zutreffend darauf hingewiesen worden, dass es sich hier um wesensverschiedene Dinge handelt und dass das Gefahrenmoment bei der Automobilhaftung unbedingt grösser, augenfälliger und die täglichen Verkehrs- und Lebensverhältnisse mehr berührend ist.

Ich möchte, um Herrn Bundesrat Häberlin zu entgegnen, doch darauf hinweisen, dass mein Antrag im wesentlichen auf dem Boden des ursprünglichen Antrages des Bundesrates steht, also guten Klang hat. Nun hatte allerdings der Bundesrat im ursprünglichen Art. 31 vorgesehen, dass ein nicht grobes Verschulden des Geschädigten oder des Dritten den Richter die Haftung ermässigen liesse. Kommission und Bundesrat sind es nun gewesen, die das ursprüngliche Rechtssystem, den ursprünglichen Rechtsboden verlassen und durch die Eliminierung der Haftpflicht auch bei leichtem Verschulden eines Dritten eigentlich einen Riss in das als gut befundene System hineingebracht haben. Angemessen und den Lebensverhältnissen sicherlich entsprechender wäre es gewesen, wenn ein leichtes Verschulden eines Dritten nicht absolut haftungsbefreiend, sondern, wie das leichte Verschulden des Geschädigten, haftungsermässigen wirken würde. Die differentielle Behandlung des Verschuldens des Geschädigten und des Dritten ist juristisch und sachlich unbegründet, ja falsch. Die Kommission und mit ihr der Bundesrat tragen die Verantwortung, dass man hier zu weit gegangen ist und den Riss ins Rechtssystem zulies. Die Erwiderungen des Herrn Bundesrat Häberlin und auch des Herrn Kommissionsreferenten haben nicht zu bestreiten vermögen, dass selbst ein leichtes Verschulden eines Dritten vollständig haftungsbefreiend ist. Herr Kollega Dr. Weisflog hat das ausdrücklich hervorgehoben. Er hat diese Zusage mit der Apostrophiierung auf Popularitätshascherei verbunden, welche Zulage ich dankend ablehne. Es handelt sich

hier um Schaffung von Recht mit bedeutenden Konsequenzen für die tagtäglichen Lebensverhältnisse. Mit meinem Antrag habe ich als Anwalt der Volksinteressen der Volksmeinung Ausdruck verschaffen wollen. Herr Bundesrat Häberlin sprach von Ueberspannung. Ich sage, es ist eine Ueberspannung der Befreiungsgründe, wenn jegliches, selbst das kleinste Verschulden eines Dritten vollständig haftungsbefreiend sein soll. Es handelt sich vor allem um Schutz wichtiger Lebensgüter des Volkes, nicht aber um ein Schutzgesetz für die Automobilisten.

Ich bitte Sie daher, meinem Antrage beizupflichten.

Präsident: Es liegen zwei Rückkommensanträge vor, einer unterzeichnet von Herrn Duft und einer von Herrn Ast. Sie weichen nur redaktionell von einander ab. Wir können die Entscheidung der Redaktion überlassen; abzustimmen haben wir nur darüber, ob Sie den gestrigen Beschluss aufrecht erhalten wollen.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag Duft und Ast 54 Stimmen
Für Festhalten am gestrigen Beschluss 61 Stimmen

Hoppeler: Ich erlaube mir eine persönliche Bemerkung. Bei der Vorlage, die ich vorhin zitierte, hat es sich um die umgestaltete Vorlage des Bundesrates gehandelt, also immerhin um die Vorlage des Bundesrates. Ich glaube, es war notwendig, dass ich das hier noch feststellte.

Art. 32.

M. Lachenal: J'avais déposé lors d'une session précédente un amendement à l'art. 32, et j'avais lu dans divers journaux que la commission avait accepté cet amendement. C'est pourquoi je n'avais pas pensé qu'il fût nécessaire de le développer et, hier, j'étais absent au moment où cette question est venue devant l'assemblée. Je vous demande donc, étant donné que je ne crois pas que la commission fasse une opposition fondamentale à cet amendement, de bien vouloir me permettre de le développer à nouveau.

Il s'agit, en deux mots, de ceci: L'art. 32 prévoit que s'il a été fait usage de l'automobile, sans la faute du détenteur, par un tiers non autorisé, ce tiers est civilement responsable. Je voudrais substituer à la notion « sans la faute » la notion de « sans droit ».

Je donne un exemple. Il n'existe actuellement aucun moyen technique absolument efficace pour empêcher le vol d'un automobile. La seule défense efficace, c'est de placer un gardien armé d'une canne ou d'un revolver pour repousser les voleurs. Or, il n'est pas impossible qu'un tribunal vienne à considérer qu'il y a faute de la part de l'automobiliste lorsqu'il ne fait pas garder sa voiture. Mais tous les automobilistes n'ont pas les moyens d'entretenir un chauffeur. A mon avis, le seul fait qu'on ait pu voler l'automobile ne doit pas pouvoir constituer, en lui-même, une faute à la charge du propriétaire. Je vous demande en conséquence d'accepter la notion « sans droit », qui aura pour conséquence que dans le cas de vol de l'automobile, le propriétaire volé ne pourra pas être rendu responsable des accidents, que le voleur causera ultérieurement. Vous admettez bien que le propriétaire qui a été volé est déjà suffisamment à plaindre sans qu'en outre on le rende

responsable vis-à-vis des tiers des faits et gestes du voleur sur sa voiture.

Je vous demande de bien vouloir prendre en considération l'amendement que j'ai proposé.

M. Calame, rapporteur: M. Lachenal a fait erreur s'il a cru, sur la foi d'informations de presse, que l'amendement qu'il avait déposé à l'art. 32 avait été adopté par la commission. Les journaux disent bien des choses intéressantes, mais ils ne rapportent pas toujours des choses exactes (Rires). La commission, au contraire de ce que M. Lachenal a espéré, a décidé de vous recommander de maintenir l'art. 32 dans le texte du projet et de repousser l'amendement de M. Lachenal.

Dans ces conditions, et sans m'attarder à discuter le fond, puisque nous sommes en ce moment simplement dans la discussion préliminaire, je vous propose, au nom de la commission, de ne pas revenir sur l'art. 32.

Walther, Berichterstatter: Ich kenne die Zeitungen auch nicht, die Herr Lachenal liest, aber ich möchte ihm doch sehr empfehlen, in dieser Richtung seine Hefte etwas zu revidieren, denn er ist ganz falsch informiert worden. Die Kommission hat seinen Antrag abgelehnt.

Sein Antrag führt so weit, dass dessen Annahme dem Geist des ganzen Gesetzes widersprechen würde. Das Gesetz steht auf dem Boden, dass überall da, wo ein gewisses Verschulden vorliegt, auch eine gewisse Haftung eintreten soll. Nun will Herr Lachenal auch da jede Haftung ausschliessen, wo ein Verschulden vorhanden ist. Das widerspricht dem Geiste des Gesetzes.

Herr Lachenal hat erklärt, man sei nicht in der Lage, mechanisch zu verhindern, dass ein Automobil gestohlen werde. Ich bin, leider oder glücklicherweise nicht Automobilist, aber soviel weiss ich, dass es mechanische Vorrichtungen gibt, womit man den Diebstahl eines Automobils verhindern kann. Ausnahmsweise kann es trotzdem vorkommen, dass ein Diebstahl stattfindet. Zudem kann der Automobilist sich selbst für diesen Fall versichern, und zwar ohne einen grossen Prämienschlag. Wir wollen nicht durch Annahme des Antrages Lachenal etwas tun, was der Tendenz und dem Geiste des Gesetzes widerspricht.

Abstimmung. — *Votation.*

Für Zurückkommen
Dagegen

Minderheit
Mehrheit

Art. 50.

Wirz: Ich habe bereits materiell einiges gesagt. Ich meine, ein Velofahrer kann 1 Fr. 80 bezahlen, wenn er haftpflichtversichert ist, und dadurch auch das Publikum in ein Gefühl der Sicherheit in bezug auf die Gefahren, welche der Velofahrer verursacht, versetzt. 1 Fr. 80 können doch entschieden nicht Grund sein, dass die Velofahrer das Gesetz verwerfen.

Ich habe allerdings seinerzeit proponiert, den Velofahrern als Aequivalent die Abschaffung des Schildes zu stipulieren. Ich will nun auf diesen Antrag nicht mehr eintreten, um nicht der Querköpfigkeit geziehen zu werden, trotzdem wir in der Schweiz allein noch das Veloschild aufrecht erhalten. Kein einziges Land Europas verlangt noch das Veloschild.

Aber wenn Sie die Idee haben, es sei notwendig, will ich mich unterziehen.

Ich meine aber, das kleine Opfer sollte man den Velofahrern auferlegen können, damit sie auch versichert sind in Haftpflichtfällen. Auch hier ist ja die Hauptsache, dass bezahlt wird, und von den 700,000 Velofahrern in der Schweiz sind entschieden nicht alle im Falle, zu bezahlen, wenn sie ein Unglück verursachen. Der Kanton Zürich hat, wie gesagt, diese Versicherung eingeführt, und ich bin überzeugt, dass die Velofahrer sich damit absolut abgefunden haben.

M. Calame, rapporteur: Dans la séance du 19 décembre de l'année dernière, M. Wirz avait déjà présenté et développé une proposition concernant l'assurance obligatoire pour les détenteurs de cycles. Il avait proposé de renvoyer l'art. 55 à la commission, avec invitation à celle-ci d'introduire pour les cycles l'assurance obligatoire des risques de responsabilité civile en cas d'accident. Le Conseil a repoussé alors la proposition de M. Wirz. J'ai le sentiment qu'il n'y a pas opportunité de revenir aujourd'hui sur cette question-là et, au nom de la commission, je vous invite à rejeter la demande de M. Wirz.

Walther, Berichterstatter: Ich beantrage ebenfalls, den Antrag des Herrn Wirz abzulehnen. Auch diesem Antrag liegt ein sehr guter Gedanke zugrunde. Herr Wirz hat die Meinung, es sei durchaus angezeigt, dass der Radfahrer sich versichern müsse, weil auch er häufig Schaden stiftet und nicht immer in der Lage ist, den Schaden ohne weiteres zu decken. Herr Wirz scheint offenbar ein grosser Optimist zu sein. Ich habe den Eindruck, dass er zu seinem Optimismus verleitet worden ist durch die Abstimmung im Kanton Zürich, welche die Einführung der obligatorischen Versicherung genehm gehalten hat. Es muss in dieser Richtung ein ganz besonderer Stern geleuchtet haben. Ich zweifle daran, dass bei einer Abstimmung über das Gesetz mit dieser Bestimmung der gleiche Stern im ganzen Lande leuchten würde. Denn auf der einen Seite das Kontrollschild beibehalten, was wir mit grosser Mehrheit beschlossen, und auf der andern Seite dann den Radfahrer noch die Versicherungsprämie durch den Versicherungszwang aufzuerlegen, das ist zu viel. Die doppelte Belastung akzeptiert der Radfahrer nicht, und ich bin entgegen dem Optimismus des Herrn Wirz überzeugt, dass diese Bestimmung allein genügen würde, das Gesetz zu Fall zu bringen. Aus referendumpolitischen Gründen empfehlen wir, den Antrag abzulehnen.

Abstimmung. — *Votation.*

Für Zurückkommen
Dagegen

Minderheit
Mehrheit

Art. 58.

M. Calame, rapporteur: Le 27 mars, M. Weisflog avait proposé de biffer à l'art. 58 la disposition infligeant une peine à ceux qui, étant en course, ne sont pas en mesure de produire leurs permis.

L'art. 58 prévoit comme pénalité, pour une série d'infractions, l'amende jusqu'à 500 fr. et, s'il y a récidive, l'emprisonnement jusqu'à un mois et l'amende jusqu'à 1000 fr.

M. Weisflog avait fait observer qu'au cas spécial, la peine était exagérée, surtout en récidive et il avait en conséquence proposé de biffer cette disposition.

M. Walther, rapporteur de langue allemande, s'était déclaré prêt, au nom de la commission, à reprendre ce point et à apporter là un tempérament. C'est en exécution de cet engagement que la commission a rédigé un texte nouveau qui vous a été distribué.

Ce texte prescrit à son alinéa premier :

« Celui qui conduit un automobile pour lequel un permis de circuler n'a pas été délivré, celui qui conduit un automobile sans être en possession du permis de conduire, celui qui, en dépit de l'invitation à lui adressée par l'autorité, ne restitue pas un permis qui lui a été retiré ou une plaque de contrôle qui a cessé d'être valable, celui qui soustrait au contrôle le véhicule et les permis, est puni de l'amende jusqu'à 500 fr. »

On a donc supprimé la disposition qui avait fait l'objet de la critique de M. Weisflog.

Un 4^e alinéa nouveau a été introduit qui traite de la question des automobilistes qui ne sont pas en état de présenter leur permis quand ils sont en course: « Celui qui, étant en course, n'est pas en mesure de produire ses permis est puni de l'amende jusqu'à 200 fr. et, en cas de récidive, jusqu'à 500 fr. »

L'emprisonnement n'est donc plus prévu pour ce cas spécial. Satisfaction a ainsi été donnée à M. Weisflog.

Nous vous invitons à adopter l'art. 58 dans le texte nouveau qui vous a été distribué.

Walther, Berichterstatter: Wir haben hier noch zu Art. 58 eine Abänderung vorzuschlagen. Es ist beanstandet worden in Automobilistenkreisen und auch hier im Rate seinerzeit, dass man bezüglich der Fälle, wo es sich um Bestrafung von Führerin handelt, die ihren Führerausweis nicht bei sich tragen, etwas rigoros vorgehen wollte. Es sei nicht angezeigt, in solchen Fällen, die ja Bagatellfälle seien und auf Vergesslichkeit beruhen, schwere Strafen auszufällen. Herr Kurer hat seinerzeit den Antrag gestellt, dass man in allen Fällen überhaupt nicht strafen solle, wo es sich nur um Vergesslichkeit handle beim Nichtmitführen des Führerausweises. Herr Dr. Weisflog hat ebenfalls dafür plädiert, dass man nach dieser Richtung eine gewisse Milderung eintreten lassen solle. Ich war der Meinung, dass von einer Straflöserklärung in solchen Fällen keine Rede sein könne, sondern dass der Führer, der wiederholt den Ausweis nicht bei sich hat, gestraft werden und durch die Strafe daran erinnert werden soll, dass er sich auch an diese Bestimmung des Gesetzes zu halten hat. Auf der andern Seite ist die Kommission der Meinung, dass man mit der Strafe nicht allzuweit gehen dürfe, dass es nicht angezeigt sei, in solchen Fällen, auch wenn es sich um wiederholte Fälle handelt, Gefängnisstrafen auszufällen. Die Kommission glaubt daher, man solle einen solchen vergesslichen Führer allerdings mit Busse belegen, und zwar mit einer erklecklichen, wenn es sich um wiederholte Fälle handelt, aber man soll nicht Gelegenheit geben, dass der Richter auch noch Gefängnis aussprechen kann.

Die Kommission möchte daher nach dieser Richtung eine Milderung gewähren, in dem Sinne, dass beim Nichtmitführen des Führerausweises nur Geldbussen verhängt werden können. Zu diesem Zweck schlägt sie vor, in Art. 58, Abs. 1, 5. Zeile, die Worte:

« Wer einen Ausweis bei der Fahrt nicht mitführt » zu streichen und dann als 4. Absatz anzufügen: « Wer einen Ausweis bei der Fahrt nicht mitführt, wird mit Busse bis zu 500 Fr. bestraft ».

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 8.

Brügger: Ich beantrage Ihnen, auf Art. 8, Al. 1, zurückzukommen in dem Sinne, dass Sie die Worte « theoretisch und praktisch » streichen und einfach sagen: « Der Führerausweis wird von der zuständigen kantonalen Behörde auf Grund einer Prüfung erteilt, durch die sich der Bewerber darüber ausweist, dass er ohne Gefährdung der öffentlichen Sicherheit zu fahren versteht. »

Dieser mein Antrag ist etwa nicht nur eine redaktionelle Vereinfachung, sondern hat auch eine praktische Bedeutung für den Automobilisten, indem namentlich das Wort « theoretische Prüfung » eine unnötige Belastung des Gesetzes bedeutet. Und wir wollen doch das Gesetz so gestalten, dass es möglichst vollkommen aus der Schmiede herausgeht. In diesem Sinne möchte ich Ihnen beliebt machen, auf Art. 8, Al. 1, zurückzukommen.

Stohler: Ich möchte Ihnen beantragen, den Rückkommensantrag Dr. Brügger abzulehnen. Wir haben mit Absicht die Prüfung der Führer verschärft. Sie wissen so gut wie ich, dass heute speziell mit Rücksicht auf nicht genügend qualifizierte Führer viele Unglücke vorkommen. Ferner erinnere ich Sie daran, dass in einzelnen Kantonen sogar Töchter-schülerinnen den Führerausweis erhalten. Ich möchte vorläufig materiell nicht weiter auf den Antrag eintreten, sondern nur beantragen, den Rückkommensantrag abzulehnen.

Abstimmung. — *Votation.*

Für Zurückkommen
Dagegen

Minderheit
Mehrheit

Huber: Ich beantrage Ihnen, auf den dritten Titel zurückzukommen, und zwar in dem Sinne, dass der ganze dritte Titel gestrichen werde. Wir haben vor uns ein Gesetz, das sich bezeichnet als Bundesgesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr. Wenn wir uns fragen, weshalb wir dieses Gesetz geschaffen haben, ist ohne weiteres klar, dass ein Bundesgesetz zur Regelung des Fahrradverkehrs nie als notwendig empfunden worden ist, dass hier die kantonale Gesetzgebung vollständig ausgereicht hat, dass dagegen ein Bundesgesetz als dringend notwendig erschien für die Regelung des Automobilverkehrs. Es ist eigentlich gar nicht zu verstehen, wieso auch noch die Fahrräder hineingenommen worden sind. Wenn man ein eidgenössisches Strassenverkehrsgesetz hätte schaffen wollen, in welchem der ganze Strassenverkehr geordnet worden wäre, in welchem insbesondere auch Vorschriften enthalten wären in bezug auf Bespannung, in bezug auf das Versehen mit Bremsrichtungen für alle möglichen Fuhrwerke, in bezug auf Beleuchtung, auf das Ausweichen, Vorfahren usw., dann würde es sich ohne weiteres verstehen, dass auch der Verkehr mit Fahrrädern geregelt würde. Wir haben aber davon abgesehen.

Man wollte sich offenbar auf die Regelung desjenigen Verkehrsmittels beschränken, das den Strassen besondere Gefahren bringt. Die ganze Regelung des Fahrradverkehrs hat jetzt eigentlich nur die Bedeutung, dass eventuell dem Gesetze Gegnerschaft erwächst und dass es den Gegnern aus den Kreisen der Automobilisten eventuell ein Leichtes werden kann, die Radfahrer an ihren Wagen zu spannen und damit vielleicht einem Referendum zum Erfolg zu verhelfen, den sie selbst aus eigener Kraft nicht zu erzielen vermöchten.

Die materielle Bedeutung dieser Bestimmungen ist ganz minim. Wenn Sie diese Bestimmungen prüfen, so werden Sie sehen, dass eigentlich nur vorgeschrieben wird: einmal das Anbringen eines Kontrollschildes, etwas, was an sich umstritten ist; dass weiter gesagt wird, ausländische Fahrräder müssten dieses Kontrollschild unter gewissen Bedingungen nicht haben; dann einige knappe Bestimmungen über Alarmapparate und -Beleuchtung, eine allgemeine Bestimmung über Geschwindigkeit und Verkehrsvorschriften, und endlich ein Vorbehalt, dass die Kantone die Versicherungsfrage regeln können. Wie bedeutungslos diese Bestimmungen sind, erkennen Sie am besten, wenn Sie die Bestimmungen über die Anwendung und Einführung des Gesetzes prüfen. Da steht zum ganzen Fahrradverkehr kein Wort mehr, und all das, was dem Bundesrat überwiesen wird, bezieht sich sozusagen ausschliesslich auf den Automobilverkehr.

Die Bestimmungen im dritten Titel sind ein eigentlicher Fremdkörper im Gesetz, sachlich bedeutungslos, referendumpolitisch aber unter Umständen gefährlich. Deshalb empfehle ich Ihnen, diesen dritten Titel vollständig aus dem Gesetze zu streichen.

M. Calame, rapporteur: Une proposition analogue à celle de M. Huber avait été développée déjà par M. Wirz dans la séance du 20 décembre 1924. Elle avait été discutée, au surplus, à l'occasion du débat général pour être reprise aux art. 50 et suivants.

Le Conseil national, à la majorité de 53 voix contre 34, avait repoussé la proposition de M. Wirz. Nous pouvions donc envisager que cette question avait été tranchée et que le débat ne serait pas ouvert à nouveau.

Je rappelle très brièvement que l'article constitutionnel du 14 février 1921 met sur le même pied les automobiles et les cycles. On a considéré toujours que les prescriptions concernant la circulation des automobiles et celles relatives aux cycles devaient marcher parallèlement; la législation ne doit pas rompre une union voulue par la Constitution.

Je tiens à observer encore que si l'on supprime tout le chapitre concernant les cycles, il y aura lieu d'éliminer encore un certain nombre de dispositions pénales qui s'appliquent aux cyclistes. C'est, en somme, un renvoi de toute la loi que vous prononceriez si vous reveniez sur le chapitre concernant les cycles.

Je recommande au Conseil de repousser la proposition de M. Huber.

Walther, Berichterstatter: Der Antrag des Herrn Kollegen Huber bringt mich in meinem tiefsten Innern in eine gewisse Verlegenheit. Ich stand früher bei Einleitung der vorliegenden Gesetzesarbeit eigentlich auf dem gleichen Boden wie Herr Kollega Huber, indem ich immer der Meinung war, es wäre richtiger,

sich einzig auf die Regelung des Automobilverkehrs zu beschränken. Seinerzeit, als ich die Motion hier im Rate stellte, war die ganze Begründung auch demgemäss umgestellt. Sie war einzig darauf gerichtet, auseinanderzusetzen, wie notwendig es sei, diesen Verkehr zu regeln.

Nun kam man dazu, das Fahrrad einzubeziehen, und konnte dafür, ich gebe das zu, gute Gründe anbringen. So stellte sich die Verfassungsrevision auf den Boden, dass beide Fahrzeuge zu umfassen seien, sowohl die Motorfahrzeuge wie die Fahrräder.

Im weitem Verlauf der Beratung, schon beim Ständerat, zeigte es sich, dass man vielleicht doch nicht so gut beraten war, als man das Fahrrad einbezogen hatte. Ich gebe ohne weiteres zu, dass ich mir damals Mühe gab, bei der Kommission des Ständerates darauf hinzuwirken, dass man das Fahrrad aus der Vorlage entfernen möchte. Auch in unserer Kommission habe ich in dieser Richtung mich bemüht, allerdings erfolglos. Man hat in der Kommission geltend gemacht, dass die vielen Unfälle und Kollisionen zwischen Automobil und Velo gerade dazu führen, eine einheitliche Regelung in der gesetzlichen Vorlage zu suchen. Unser Rat hat diese Anträge akzeptiert.

Nun kommt Herr Huber und stellt den Antrag, nachträglich die Streichung vorzunehmen. Innerlich würde ich diesem Antrag zustimmen, muss aber sagen, dass der Moment für die Streichung vielleicht doch verspätet ist. Was ist die Folge des Antrages Huber? Sie werden das ganze Gesetz wieder umkrepeln müssen; denn wenn Sie die Vorlage durchgehen, werden Sie finden, dass sie auf dieser Doppelbehandlung beruht. So sehr die Ausführungen des Herrn Huber zutreffend sind, wird man sich doch fragen müssen, ob man noch einmal das grausame Spiel von vorn beginnen und die ganze Materie neuerdings einer gründlichen Beratung unterstellen wolle. So sehr ich die Auffassung Huber über die referendumpolitische Seite der Frage teile, meine ich doch, es wäre nicht angängig, seiner Anregung Folge zu geben. So werde ich dem Antrag Huber nicht zustimmen, mir aber gestatten, um mit meinem Innern nicht allzu sehr in Konflikt zu kommen, mich bei der Abstimmung über seinen Antrag der Stimme zu enthalten.

Abstimmung. — *Votation*.

Für den Antrag der Kommission	55 Stimmen
Für den Rückkommensantrag Huber	35 Stimmen

Gesamtabstimmung. — *Votation sur l'ensemble*.

Für Annahme des Gesetzentwurfes	Mehrheit
Dagegen	Minderheit

An den Ständerat.
(Au Conseil des Etats.)

Motion der Kommission
vom 15. Dezember 1924.

Der Bundesrat wird eingeladen, die Initiative zu ergreifen, damit der Automobilverkehr von Land zu Land bald eine internationale Regelung erfahre.

Motion de la commission
du 15 décembre 1924.

Le Conseil fédéral est invité à prendre l'initiative d'une action en faveur de l'unification, dans le domaine international, des règles de la circulation automobile.

M. Calame, rapporteur: Par voie de motion, votre commission invite le Conseil fédéral à prendre l'initiative d'une action en faveur de l'unification, dans le domaine international, des règles de la circulation automobile.

M. Seiler avait été chargé de développer cette motion, dont il a été l'initiateur; en son absence, je me borne à vous demander d'y faire bon accueil; la motion n'appelle, d'ailleurs, pas grand développement: elle a reçu déjà un commencement d'exécution, puisque l'initiative recommandée au Conseil fédéral a été prise par les organes de la Société des Nations chargés d'étudier la législation sur la circulation routière.

Sans donc nous attarder à de stériles considérations, nous vous recommandons le vote de la motion, qui sera acceptée par le Conseil fédéral.

Walther, Berichterstatter: In unserer Kommission ist von Herrn Kollega Seiler die Anregung gemacht worden, dass man den Bundesrat veranlassen sollte, tunlichst bald eine internationale Regelung des Automobilverkehrs herbeizuführen. Die Kommission war einstimmig bereit, dem Antrag des Herrn Seiler zuzustimmen. Bei der Debatte im Rat hat Herr Seiler die Gründe angeführt, welche eine solche internationale Regelung als angezeigt erscheinen lassen.

Es ist natürlich nicht möglich, dem Bundesrat hier bestimmt vorzuschreiben, in welcher Zeit und wie er das tun soll. Aber wir waren in der Kommission der Meinung, dass der Bundesrat ohne weiteres bereit sein wird, alle Vorkehrungen zu treffen, um eine derartige Regelung, die ganz gewiss materiell begründet ist, in die Wege zu leiten. Es sind von ihm in Verbindung mit den Automobilistenverbänden solche Schritte schon eingeleitet worden, und wir sind überzeugt, dass diese dazu führen werden, in absehbarer Zeit eine derartige, durch die Verhältnisse unbedingt notwendig gewordene internationale Regelung herbeizuführen.

Wir empfehlen Ihnen unsere Motion zur Annahme.

Bundesrat Häberlin: Ich kann nur die Erklärung abgeben, dass wir durchaus mit dem Gedanken dieser Motion einig gehen. Nur verhält es sich so, dass die Initiative, wie Herr Präsident Calame ausgeführt hat, bereits ergriffen ist. Die Konferenzen sind in vollem Gange; wir haben je und je diese Konferenzen durch einen oder sogar mehrere Delegierte des Bundesrates beschicken lassen. Ich kann also die Aufforderung nur in diesem Sinne verstehen, dass wir jedenfalls diese internationalen Konferenzen und Einigungen nicht einschlafen lassen wollen, sondern das unsere dazu beitragen, um sie in stetem Gang zu

erhalten, bis die internationale Einigung über diejenigen Materien erzielt ist, wo eine solche überhaupt in Frage kommen kann. In diesem Sinne nehmen wir bereitwilligst die Motion entgegen; aber wir bitten Sie, uns nicht zu zwingen, etwas Ueberflüssiges zu machen.

Die Motion wird stillschweigend angenommen.
(La motion est adoptée sans opposition.)

964. Militärstrafgesetzbuch.

Code pénal militaire.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Jahrgang 1924 Seite 712 ff. — Voir année 1924 page 712 et suiv.)

Art. 40—43.

Antrag der Kommission.

Mehrheit.

Art. 40. Der Richter kann den Ausländer, der zu Zuchthaus oder zu Gefängnis verurteilt wird, für drei bis fünfzehn Jahre aus dem Gebiet der Schweiz verweisen.

Die Verweisung wird an dem Tage wirksam, an dem die Freiheitsstrafe verbüsst, verjährt oder erlassen ist.

Hat sich ein bedingt Entlassener in der Probezeit bewährt, so fällt die Landesverweisung dahin.

Art. 41. Der Richter verfügt ohne Rücksicht auf die Strafbarkeit einer bestimmten Person die Einziehung von Gegenständen, die zu der Verübung eines Verbrechens oder Vergehens gedient haben oder bestimmt waren oder durch ein Verbrechen oder Vergehen hervorgebracht worden sind, wenn diese Gegenstände die Sicherheit von Menschen, die Sittlichkeit oder die öffentliche Ordnung gefährden.

Der Richter kann anordnen, dass die eingezogenen Gegenstände unbrauchbar gemacht oder vernichtet werden.

Art. 42. Geschenke und andere Zuwendungen, die dazu gedient haben, oder hätten dienen sollen, ein Verbrechen oder Vergehen zu veranlassen oder zu belohnen, verfallen dem Bund. Sind sie nicht mehr vorhanden, so schuldet der Empfänger dem Bunde deren Wert.

Dem Bund verfallen auch Gegenstände, die sich jemand durch ein Verbrechen oder Vergehen angeeignet hat, wenn während fünf Jahren, von einer amtlichen Bekanntmachung an gerechnet, der Eigentümer nicht festgestellt werden kann.

Art. 43. Ist die Veröffentlichung eines Strafurteils im öffentlichen Interesse oder im Interesse des Verletzten geboten, so ordnet sie der Richter auf Kosten des Verurteilten an.

Ist die Veröffentlichung eines freisprechenden Urteils im öffentlichen Interesse oder im Interesse

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1925
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.06.1925
Date	
Data	
Seite	351-366
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 880

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Stenographisches Bulletin der Bundesversammlung

Bulletin sténographique de l'Assemblée fédérale

Winter-Session — 1925 — Session d'hiver

1. Tagung der 27. Amtsdauer — 1^{re} session de la 27^e législature

Bezugspreis: In der Schweiz jährlich 12 Fr., die Postgebühr eingerechnet; im übrigen Postvereinsgebiet 16 Fr.

Bezug ausschliesslich durch die Expedition Buchdruckerei Fritz Pochon-Jent, in Bern.

Abonnements: Un an: Suisse 12 frs., port compris. Union postale 16 frs.

On s'abonne exclusivement auprès de l'office expéditeur, l'imprimerie Fritz Pochon-Jent, à Berne.

Nachmittagssitzung vom 7. Dezember 1925.
Séance de relevée du 7 décembre 1925.

Vorsitz — Présidence: Hr. Hofmann.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Differenzen. — Divergences.

(Siehe Jahrgang 1925, Seite 155 ff. — Voir année 1925, page 155 ff.)

Beschluss des Ständerates vom 22. September 1925.
Décision du Conseil des Etats du 22 septembre 1925.

M. Calame, rapporteur: En premier débat, le Conseil des Etats, qui avait la priorité pour la loi sur la circulation des automobiles, avait fait subir une transformation complète au projet du Conseil fédéral. Il s'agissait, il est vrai, essentiellement d'un remaniement et d'un classement différent de la matière. Le bouleversement infligé au projet affectait la forme plus que le fond.

D'une manière générale, le Conseil national a suivi d'assez près le Conseil des Etats dans ses décisions, quoiqu'il ait apporté aux textes des modifications assez importantes et assez nombreuses.

Le Conseil des Etats a daigné reconnaître que sur la plupart des points le Conseil national n'avait pas altéré son œuvre et, dans sa séance du 20 septembre dernier, il a pu donner son adhésion presque partout aux changements apportés dans cette Chambre et qui souvent touchaient à la rédaction seulement.

Nous avons espéré que, de son côté, le Conseil national pourrait aborder les divergences dans la session d'automne, de telle sorte que le nouveau

Conseil n'aurait plus eu à émettre que le vote définitif sur la loi. La réalité n'ayant pas permis cette procédure accélérée, la commission a siégé les 3 et 4 novembre pour examiner les divergences et elle est en mesure de vous présenter aujourd'hui ses conclusions.

La commission a été saisie d'une requête de la société suisse des Samaritains, datée du 18 septembre, qui demande que l'on impose aux automobilistes l'obligation d'emporter avec eux des objets de pansement destinés à assurer les premiers secours en cas d'accident. La proposition est sans doute intéressante; elle part d'un sentiment éminemment respectable; mais une prescription de cette nature, si elle doit être arrêtée, appartient à l'ordonnance d'exécution et ne saurait trouver sa place dans la loi où l'on s'est efforcé de n'inscrire que des dispositions d'ordre général, à l'exclusion du détail des mesures d'application. D'autre part, la commission a considéré qu'elle se trouvait dans l'examen des divergences et qu'elle n'avait plus qualité pour se saisir de propositions nouvelles. La requête de la société suisse des Samaritains est recommandée à l'attention du Conseil fédéral pour le moment de l'élaboration de l'ordonnance de l'exécution.

Au lendemain même de la session de novembre de la commission, son président a reçu encore une sollicitation du comité de la ligue des piétons, à Genève, demandant que la commission voulût bien entendre les délégués de la ligue et ceux du comité zurichois d'initiative pour la protection contre les véhicules à moteur, émus les uns et les autres, disent-ils, des exigences des représentants de l'automobilisme quant à la responsabilité civile. Il n'a pu être fait droit à cette requête, envoyée et reçue tardivement.

Les divergences entre vos décisions et celles du Conseil des Etats portent sur une douzaine d'articles. Désireux de créer le rapprochement et l'accord le plus prompt, nous vous proposons l'adhésion sur le plus grand nombre, tandis que nous vous engageons à maintenir vos décisions sur quatre points. Nous justifierons article par article nos propositions.

Walther, Berichterstatter: Wie Sie aus der Ihnen zugestellten Zusammenstellung ersehen, bestehen nicht besonders große Differenzen mit dem Ständerat. Die einzige wesentliche ist wohl jene bezüglich der Haftpflicht. Die interessierten Kreise können und wollen sich nicht mit der angeblich ins Unerträgliche gesteigerten Haftpflicht abfinden. Es sind wieder verschiedene neue Kundgebungen erfolgt und die Referendumsbewegung gegen unsere Vorlage scheint tatsächlich schon in die Wege geleitet zu sein. Wie gut diese Referendumsstürmer beraten sind, wird die Zukunft zeigen.

Auf die verschiedenen Kundgebungen in dieser Richtung hier einzutreten, dürfte sich wohl erübrigen. Vielleicht mag es am Schluß unserer Beratung am Platze sein, nach dieser Richtung noch einige Worte zu sagen. Mehrere der unserer Kommission zugegangenen Eingaben beschlagen völlig nebensächliche Dinge, deren Berücksichtigung bei der Vollziehungsverordnung in Erwägung gezogen werden kann oder deren Berücksichtigung auch erst bei der Durchführung und Handhabung des Gesetzes zu regeln sein wird.

Speziell sei auf eine Eingabe hingewiesen, welche der Zentralvorstand des schweizerischen Samariterbundes an das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement eingereicht hatte. In dieser Eingabe wird eine Ergänzung des Gesetzes nach der Richtung verlangt, daß jeder Wagenführer gehalten sein soll, auf seinem Fahrzeug Verbandstoff und Hilfsmittel für eine erste Hilfe bei Unfällen mitzuführen. Ich gebe ohne weiteres zu, daß diese Anregung durchaus empfehlenswert ist. Aber es ist auch vorauszusetzen, daß jeder halbwegs vorsichtige Automobilführer von sich aus, ohne besondere Verordnungs- oder Gesetzesvorschriften, solche Vorkehrungen trifft. Wenn man aber ausdrücklich eine derartige Vorschrift erlassen will, gehört sie weit eher in die Vollziehungsverordnung als in dieses Gesetz.

Vor drei oder vier Tagen ist unserem Präsidenten noch eine Eingabe von Genf zugekommen, und zwar aus Automobilistenkreisen, die sich neuerdings mit der Haftpflichtfrage befaßt. Die Kommission hatte nicht Gelegenheit, diese Eingabe zu behandeln, die ja auch nichts anderes bringt, als was schon in verschiedenen andern Eingaben postuliert worden ist.

Wenn wir uns mit den Differenzen mit dem Ständerat auseinanderzusetzen haben, so wird das in der Weise geschehen, daß artikelweise vorgegangen wird. Es sind, wie bereits bemerkt, wenige Differenzen von ausschlaggebender Bedeutung, und wir dürften voraussichtlich bald zu einem Ergebnis gelangen. Wir beantragen Ihnen Eintreten auf die artikelweise Behandlung.

Art. 1.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

M. Calame, rapporteur: Le Conseil des Etats a modifié, dans le texte allemand, la note marginale

de l'article premier. Il y aura lieu d'établir la concordance entre les deux langues. Ce sera l'affaire de la commission de rédaction, à qui la question est renvoyée.

Walther, Berichterstatter: Hier handelt es sich um eine redaktionelle Differenz. Der Ständerat hatte das Marginale aufgenommen «Begriff des Automobils». Der Nationalrat hatte dann auf Antrag unserer Kommission eingesetzt: «Erklärung gesetzlicher Ausdrücke». Der Ständerat hält dafür, daß dieses Marginal nicht zutreffend sei, und will sagen: «Sachlicher Geltungsbereich». Unsere Kommission ist der Meinung, es sei die Erledigung dieser Differenz vertrauensvoll der Redaktionskommission zu überlassen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 17.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

M. Calame, rapporteur: Pour tenir compte d'une observation dont on avait cru reconnaître la justesse, la commission vous avait proposé, à l'art. 17, une formule moins étroite que celle du projet. A l'arrêt, un automobile ne doit pas nécessairement avoir ses propres feux s'il est stationné sur une place ou dans une rue abondamment éclairée. Pour ce motif, nous avons adopté ce texte large: «Toute automobile doit être éclairée dès la chute du jour». Le Conseil des Etats a repris la formule primitive, qu'il a jugée meilleure dans sa précision. Nous ne croyons pas devoir insister, nous admettons que l'ordonnance d'exécution règlera au mieux la matière et nous vous proposons d'adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Walther, Berichterstatter: Hier besteht eine materielle Differenz. Der Ständerat hatte seinerzeit folgende Fassung festgelegt: «Jedes Automobil muß vom Beginn der Dämmerung an mit Licht versehen sein. Der Gebrauch von stark blendenden Lichtern in Orten mit öffentlicher Beleuchtung ist untersagt».

Diesen letztern Satz hat unsere Kommission gestrichen in der Meinung, daß es sich dabei um eine in der Vollziehungsverordnung aufzunehmende Ausführungsbestimmung handle. Der Ständerat stimmt diesem Antrag zu. Er will dagegen im ersten Satz eine Aenderung vornehmen und sagen, statt «vom Beginn der Dämmerung an beleuchtet sein», «von der Dämmerung an Lichter führen». Wir beantragen, dem Ständerat zuzustimmen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 24.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

M. Calame, rapporteur: Contrairement à la proposition primitive de la commission, la majorité du Conseil national a décidé de biffer l'art. 24; on avait considéré que les règles concernant le croisement et le dépassement auraient, comme d'autres, leur place dans l'ordonnance d'exécution, et ceci d'autant que l'art. 24 ne tranche pas tous les cas. Certains membres du Conseil des Etats se sont élevés avec force contre la suppression de cet article et ont vivement insisté pour que la loi règle les conditions du croisement et du dépassement, qui sont d'une grande importance. Le Conseil des Etats s'est laissé convaincre. Nous pensons que la conception du Conseil des Etats peut se soutenir et nous ne faisons pas de difficulté de vous recommander de réintroduire dans la loi l'art. 24 précédemment biffé.

Walther, Berichterstatter: Der Entwurf des Bundesrates hatte Vorschriften über das «Ausweichen und Vorfahren» aufgestellt. Vom Ständerat waren sie seinerzeit akzeptiert worden. Dagegen hatte dann unser Rat den Artikel gestrichen. Er war dabei nicht der Meinung, daß derartige Bestimmungen überhaupt nicht aufzustellen seien, sondern wir gingen von der Erwägung aus, daß man alle Vorschriften, die sich speziellen lokalen und örtlichen Verhältnissen anzupassen haben und die man auch je nach der Entwicklung des Verkehrs ohne große Schwierigkeiten einer Abänderung sollte unterziehen können, in die Vollziehungsverordnung verweisen sollte.

Im Ständerat hat nun über diese Frage neuerdings eine ziemlich ergiebige Diskussion stattgefunden. Es erfolgte schon bei Art. 18, wo es sich um ähnliche Bestimmungen handelt, und dann speziell beim vorliegenden Art. 24 ein kleines Duell zwischen Herrn Ständerat Böhi und dem Kommissionspräsidenten Herrn Ständerat Dr. Bolli. Herr Böhi wollte diese Vorschrift aufrechterhalten, weil es bei Beurteilung von Automobilhaftpflichtfällen für den urteilenden Richter von Nutzen sei, wenn er sich auf bestimmte gesetzliche Vorschriften stützen könne. Der Kommissionspräsident Herr Dr. Bolli schloß sich den Erwägungen unseres Rates an und plädierte für Streichung, indem er durchaus zutreffend betonte, daß gerade für diese Art von Vorschriften eine gewisse Elastizität geschaffen werden sollte und daß eine allzu detaillierte Regelung durch das Gesetz auch für den Richter eher Zweifel und Verwirrung, als Klarheit bringen würde.

Bei Art. 18 siegte der Kommissionsantrag gegenüber jenem des Herrn Böhi, aber nur mit Stichentscheid des Ständeratspräsidenten, der selber seinerzeit als Mitglied der Kommission angehört hatte. Bei Art. 24 sodann wurde der Antrag des Herrn Böhi, d. h. Festhalten an der Bestimmung, mit 24 Stimmen dem Kommissionsantrag vorgezogen. Unsere Kommission ist nun der Meinung, daß man über die Frage, ob diese Vorschriften in das Gesetz oder in die Vollziehungsverordnung gehören, in guten Treuen verschiedener Meinung sein könne. Nachdem nun aber der Ständerat mit großer Mehrheit sich für die gesetzliche Regelung ausgesprochen hat, haben wir die Meinung, es sei besser, auf unserm

Streichungsantrag — in materiellem Sinne sind wir ja einig — nicht zu insistieren, sondern dem Ständerat zuzustimmen, indem ja auch tatsächlich mehrere Gründe für eine gesetzliche Festlegung dieser Vorschriften sprechen. Wir beantragen Ihnen also in diesem Punkte Zustimmung zum Ständerate.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 27.

Antrag der Kommission.

¹ Wenn ein Automobil einen Unfall verursacht, so ist der Führer verpflichtet, sofort anzuhalten. Er hat seinen Beistand anzubieten, und wenn Verletzte da sind, dafür zu sorgen, daß ihnen Hilfe zuteil werde. Er hat der nächsten Polizeistelle Meldung zu erstatten und seinen Wohnsitz und seinen gegenwärtigen Aufenthaltsort in der Schweiz anzugeben.

² Ist nur Sachschaden entstanden, so ist der Führer verpflichtet, dem Geschädigten oder der nächsten Polizeistelle sofort Anzeige zu machen und seinen Wohnsitz und Aufenthaltsort in der Schweiz anzugeben.

Proposition de la commission.

¹ Quand un accident est causé par un automobile, le conducteur est tenu de s'arrêter aussitôt. Il doit offrir son assistance et pourvoir à l'arrivée de secours, s'il y a des blessés. Il doit aviser le plus prochain poste de police et indiquer exactement son domicile et son lieu de séjour actuel en Suisse.

² Si l'accident n'a causé que des dégâts matériels, le conducteur est tenu d'aviser immédiatement le lésé ou l'autorité de police la plus proche, en indiquant son domicile et son lieu de séjour en Suisse.

M. Calame, rapporteur: L'art. 27, dans la forme où il avait été accepté par le Conseil des Etats, faisait une différence dans les obligations imposées au conducteur d'automobile, en cas d'accident provoqué par l'automobiliste: au cas où l'accident occasionne la mort d'une personne ou des lésions corporelles, le conducteur doit aviser l'autorité de police la plus proche et indiquer son domicile et son lieu de séjour en Suisse; si l'accident cause des dégâts matériels seulement, le conducteur est tenu d'aviser immédiatement le lésé ou l'autorité de police la plus proche; il y a donc ici l'alternative.

Vous aviez décidé, sur notre proposition, d'instituer une seule procédure, selon laquelle l'automobiliste qui cause un accident doit aviser le plus prochain poste de police et indiquer exactement son domicile et son lieu de séjour en Suisse.

Le Conseil des Etats croit qu'il est utile de maintenir une différence entre les deux cas, ce à quoi nous ne faisons pas de difficulté de souscrire. Cependant, si nous nous prononçons pour la réintroduction dans l'art. 27 du deuxième alinéa, nous vous demandons de maintenir l'alinéa 1^{er} dans le texte voté par le Conseil national; la rédaction nous paraît meilleure.

Walther, Berichterstatter: Wir hatten seinerzeit dem ersten Absatz dieses Artikels gegenüber der ständerätlichen Fassung eine etwas veränderte Redaktion gegeben, aber es war tatsächlich nur eine Aenderung rein redaktioneller Art. Den zweiten Absatz dagegen strichen wir ganz.

Der zweite Absatz handelt von dem Sachschaden und speziell von der Anzeige an den Geschädigten oder die nächste Polizeistelle. Zwischen den Beschlüssen des Ständerates und des Nationalrates besteht hier eine materielle Differenz. Nach dem Ständerat hat der Führer bei ausschließlichem Sachschaden entweder dem Geschädigten oder der nächsten Polizeistelle Anzeige zu erstatten. Nach dem nationalrätlichen Beschluß muß die Anzeige, auch wenn nur Sachschaden entstanden ist, unter allen Umständen bei der nächsten Polizeistelle erfolgen. Unsere Kommission hat die Redaktion nach dem Beschluß des Nationalrates neuerdings vorgezogen, und zwar ausschließlich aus praktischen Gründen. Gewöhnlich kann der Automobilist im Augenblicke eines Unfalles nicht sagen, ob der gestiftete Schaden bloß materieller Art ist, oder ob auch Menschen zu Schaden kamen. Daher hat er nach unserer Auffassung auf jeden Fall anzuhalten.

Wir beantragen Ihnen, Art. 27 nach Beschluß des Nationalrates als Abs. 1 festzuhalten und dazu, als zweiten Absatz, den Abs. 2 des ständerätlichen Beschlusses anzufügen. Damit dürfte den berechtigten Begehren in genügender Weise entgegengekommen sein.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 31.

Antrag der Kommission.

Festhalten am früheren Beschluß.

Proposition de la commission.

Maintenir la décision antérieure.

Antrag Duft und Ast.

1. Der Halter wird von der Ersatzpflicht befreit, wenn der Unfall durch höhere Gewalt oder ausschließlich durch grobes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten, unter Ausschluß eines Verschuldens des Halters oder der Personen, für die er verantwortlich ist, herbeigeführt worden ist.

2. Trifft den Geschädigten oder den Dritten ein leichtes Verschulden, so kann der Richter die Ersatzpflicht des Halters ermässigen.

Proposition Duft et Ast.

1° Le détenteur est libéré de la responsabilité civile si l'accident a été causé par la force majeure ou exclusivement par une faute grave du lésé ou d'un tiers, à l'exclusion d'une faute du détenteur ou des personnes pour lesquelles il est responsable.

2° Si une faute légère est imputable au lésé ou à un tiers, le juge pourra réduire l'indemnité due par le détenteur.

M. Calame, rapporteur : La réglementation de la responsabilité civile des automobilistes a été et reste le point le plus épineux de la loi en projet. Le problème a fait l'objet ici de débats copieux et renouvelés, il serait oiseux de le reprendre dans tous ses termes et ses développements.

L'art. 30, portant sur la définition de la responsabilité civile du détenteur d'automobile, n'est plus en cause. La seule divergence entre les deux conseils

porte sur l'art. 31, qui détermine les cas d'exclusion et d'atténuation de la responsabilité civile.

Selon le texte que vous aviez finalement adopté, après longue discussion, l'automobiliste est libéré de la responsabilité civile si l'accident a été causé par la force majeure, par une faute grave du lésé ou par une faute quelconque d'un tiers, grave ou légère.

Le Conseil des Etats n'a pas voulu aller aussi loin dans l'exclusion de la responsabilité civile en ce qui concerne les tiers : Il est d'accord d'exclure la responsabilité civile quand l'accident est dû à la force majeure ou à la faute grave du lésé; en revanche, il n'admet la libération, dans le cas d'intervention d'un tiers, que s'il y a une faute grave de la part de ce dernier, la faute légère du tiers pouvant donner lieu, le cas échéant, seulement à atténuation.

Sur un deuxième point, le Conseil des Etats aggrave la situation. Tandis que le Conseil national a décidé que, dans le cas où une faute légère est imputable au lésé, le juge est tenu de réduire l'indemnité due par le détenteur de l'automobile, le Conseil des Etats dit que le juge « pourra » réduire l'indemnité, dans le cas où il y a une faute légère du tiers aussi bien que du lésé.

Nous envisageons que la controverse a été épuisée et qu'il n'appartient pas à la commission de la rouvrir. La formule à laquelle a fini par s'arrêter le Conseil national en premier débat revêt en quelque manière le caractère d'un compromis. C'est une formule moyenne. La commission est unanime, à une voix près, à vous recommander, contrairement à la décision du Conseil des Etats, de maintenir l'art. 31 dans le texte où vous l'avez précédemment adopté.

Ce matin, on a distribué une proposition de MM. Ast et Duft, qui reprend le texte du Conseil des Etats en l'aggravant cependant un peu. MM. Duft et Ast veulent dire que le détenteur de l'automobile est libéré de la responsabilité civile si l'accident a été causé par la force majeure ou exclusivement par la faute grave du lésé ou d'un tiers. Ce mot « exclusivement » vient donc s'ajouter au texte adopté par le Conseil des Etats.

Nous vous proposons de maintenir votre décision. Nous combattons le texte du Conseil des Etats; à plus forte raison, nous combattons l'amendement de MM. Duft et Ast.

Walther, Berichterstatter : Wir sind nun glücklich wieder auf der « Drehscheibe » des Gesetzes angelangt. Es handelt sich wieder um den berühmten oder berüchtigt gewordenen Artikel 31, der die Haftpflichtfrage regelt, von welcher Regelung offensichtlich das Schicksal des ganzen Entwurfes abzuhängen scheint. Sie werden es mir und wohl auch sich schenken, daß wir hier neuerdings das ganze, große Kapitel der Haftpflicht, von der wir ja so unendlich viel gesprochen haben, aufrollen. Ich kann nur wiederholen, was ich schon früher bei der Beratung des Art. 31 gesagt habe und was auch der ständerätliche Berichterstatter, Herr Dr. Bolli, in der letzten Session ausdrücklich betonte, daß man dieser Regelung im vorliegenden Gesetze seitens der Interessenten eine viel zu große Bedeutung beimißt.

Das Wesentliche für die Interessenten ist nicht die Festlegung der Kausalhaftung an sich, sondern die mit dieser Festlegung verbundene Erhöhung der

Prämienansätze durch die Versicherungsgesellschaften. Da liegt des Pudels Kern. Die Festsetzung der Prämienansätze hängt bekanntlich viel weniger vom Buchstaben des Gesetzes ab als von der Judikatur an sich, denn die Rechtsprechung ist für die Versicherungsgesellschaften maßgebend bei der Festsetzung der Prämienansätze. Die Versicherungsgesellschaften richten ihre Prämien ganz genau nach der zu erwartenden Rechtsprechung ein. Sie wissen, daß man heute ganz anderen Rechtsauffassungen huldigt als früher. Die formellen Beweistheorien spielen heute nicht mehr die gleiche Rolle, wie dies früher der Fall war. Dem Richter steht eine viel freiere Würdigung der Tatsachen zu als das früher unter der Herrschaft der formalen Beweistheorie möglich war. Eine genaue gesetzliche Umschreibung von «leichter» und «grober» Fahrlässigkeit kann überhaupt nicht mit Buchstaben ausgedrückt und umschrieben werden. Der Richter hat daher bei seinem Urteil einen viel weiteren Spielraum. Er kann nach seinem freien Ermessen Tatbestandslücken auszufüllen suchen, er kann die Beweislasten verteilen usw. Die bisherige Judikatur hat denn auch gezeigt, daß der Richter sich tatsächlich nicht durch formelle Beweistheorien gebunden fühlt, oder sich an die Beweisverteilung hält, sondern nach seiner Ueberzeugung die Tatbestände einschätzt und gestützt auf diese Einschätzung sein Urteil fällt.

Strittig ist nur noch die Frage, wie weit soll die Haftpflicht des Halters ausgeschlossen oder reduziert werden, wenn ein Verschulden des Geschädigten oder des Dritten vorliegt. Nach der ersten Beratung des Ständerates sollte der Ausschluß der Haftung des Halters von der Haftpflicht vorgesehen sein bei grobem Verschulden des Verletzten oder Dritten; bei leichtem Verschulden des Verletzten oder Dritten soll eine Ermässigung eintreten oder auch gänzliche Befreiung möglich sein. Selbstverständlich darf dabei kein Verschulden des Halters oder seiner Angestellten vorliegen.

Unser Rat hat das letztemal bei der Behandlung der Angelegenheit zwischen einem Verschulden des Verletzten und dem eines Dritten unterschieden. Der Ausschluß der Haftung sollte schon eintreten bei leichtem Verschulden des Dritten, aber erst bei grobem Verschulden des Geschädigten oder Verletzten. Gegenüber diesem Beschluß hat der Ständerat an seiner Stellungnahme vom 24. März 1924 festgehalten.

Unsere Kommission hat sich in ihrer letzten Sitzung neuerdings eingehend mit dieser ganzen Frage beschäftigt. Sie hält nach wie vor die Lösung, wie sie der Nationalrat in seiner vorletzten Session traf, für zutreffend. Soweit es sich um den Geschädigten handelt, liegt die Sache ja einfach und klar. Dem Abs. 2 liegt der Gedanke zugrunde, daß der Ueberfahrene nun einmal der Geschädigte ist und er nicht allein den ganzen Schaden tragen soll, wenn ihm nur ein leichtes Verschulden vorgeworfen und nachgewiesen werden kann. Größer ist die Schwierigkeit in der Lösung der Differenz bei der Behandlung des Verschuldens eines Dritten. Der Nationalrat will mit seinem Beschluß die Haftung des Halters ausschließen, wenn, ich wiederhole es, ausschließlich ein Verschulden des Dritten vorliegt, und zwar soll der Ausschluß bei jedem Verschulden des Dritten platzgreifen, ganz gleichgültig, ob ein leichtes oder

schweres Verschulden vorliegt. Die nationalrätliche Regelung lehnt sich damit an die Eisenbahnhaftpflichtpraxis des Bundesgerichtes an. Der Ständerat will die Haftpflicht des Halters nur ausschließen, wenn ein schweres Verschulden des Dritten vorliegt, bei einem leichten Verschulden des Dritten soll es ganz gleich gehalten sein wie beim leichten Verschulden des Geschädigten. Bei leichtem Verschulden des Dritten kann die Haftung des Halters reduziert werden.

Nun hat Herr Kollega Dr. Duft in Verbindung mit Herrn Ast einen neuen Antrag eingereicht, den der Herr Präsident der Kommission bereits erwähnte. Herr Calame wies darauf hin, daß dieser Antrag Duft weiter gehe als der Beschluß des Ständerates. Nun machte mich Herr Kollega Dr. Duft aufmerksam, daß das Wort «ausschließlich» in der zweiten Linie seines Antrages nur aus Versehen hineingekommen sei und daß er mit seinem Antrag nichts anderes beabsichtige, als den Antrag des Ständerates in seinem vollen Wortlaut aufzunehmen.

Die Sache liegt bei dieser vorgeschlagenen Lösung nicht ohne weiteres ganz klar. Es stellt sich vielmehr sofort die Frage, wie es stehe mit der Deckung des Restschadens. Ist der Dritte vollständig entlastet oder hat der Geschädigte ein Recht, den Dritten für den vom Halter nicht gedeckten Schaden zu belangen? Und zweitens fragt es sich: kann der Halter gleichsam als Bürge aufgefaßt werden, oder soll er überhaupt für das Ganze belangt werden können und dabei nur ein Rückgriffsrecht gegenüber dem Dritten haben? Dieser Punkt ist, wie gesagt, nicht völlig abgeklärt. Wollte man dem Ständerat zustimmen, so müßte man zweifelsohne auch in dem Gesetze selbst über diesen Punkt Klarheit schaffen. Die Kommission ist nun der Ansicht und sie stellt in diesem Sinne ihren Antrag, daß am Beschluß des Nationalrates festzuhalten sei. Damit fällt die ganze Rückgriffsfrage aus der Diskussion und wir haben ganz sicher eine bessere Rechtslage zur Erledigung der in Betracht kommenden Fälle als dies bei der Lösung, die der Ständerat vorgesehen hatte, der Fall sein würde. Ob man die Reduktion nach Abs. 2 obligatorisch oder fakultativ erklärt, das ist eine ganz unwesentliche Sache. Der Richter kann bei der Festsetzung der Entschädigung auf einen minimalen Scheinbetrag von Fr. 1.— gehen. Für Festhalten an unserem Beschluß sprechen auch noch gewisse referendumstaktische Rücksichten. Ich glaube, man darf bei Behandlung des Gesetzes auch von solchen taktischen Rücksichten sprechen. Wir alle wollen doch ein Gesetz schaffen, das eventuell bei der Referendumsabstimmung die Mehrheit des Schweizervolkes finden wird. Alle referendumpolitischen Gründe sprechen dafür, daß wir am Beschluß des Nationalrates festhalten sollen, weil man mit diesem Beschluß den Interessenten eine Lösung bringt, welche seitens dieser Kreise als ein gewisses Entgegenkommen anerkannt wird. Man kann auch sagen, daß gerade durch diese Lösung, wie wir sie hier beschlossen haben, in den genannten Kreisen eine gewisse Beruhigung eingetreten ist und daß die Verhältnisse seither in diesen Kreisen vorurteilsfreier beurteilt und geprüft werden als das vorher der Fall gewesen ist. Ich bin überzeugt, und mit mir die ganze Kommission, daß wir durch die Zustimmung zum Ständerat neuerdings Oel ins Feuer gießen würden und daß

durch eine solche Zustimmung ganz sicher die Bewegung gegen das Gesetz erst recht in Fluß kommen müßte. Die Kommission empfiehlt Ihnen einstimmig Festhalten an Ihrem seinerzeit gefaßten Beschluß.

Duff: Unser Antrag deckt sich vollständig mit dem Beschluss des Ständerates. Es handelt sich hier um drei Differenzpunkte: Einmal hat der Ständerat beschlossen, daß bei grobem Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten Befreiung des Halters von der Ersatzpflicht einzutreten habe. Die Kommission beantragt Ihnen Befreiung des Halters von der Ersatzpflicht bei grobem Verschulden des Geschädigten oder bei Verschulden eines Dritten. Während also der Ständerat das Verschulden des Geschädigten und des Dritten auf eine Linie stellt, differenziert Ihre Kommission. Aus dem Wortlaut des Kommissionsvorschlages ist zu schließen, daß die Befreiungsmöglichkeit von der Ersatzpflicht des Halters schon bei mittelschwerem Verschulden eines Dritten vorliegt.

Der zweite Punkt betrifft die Ermäßigung der Ersatzpflicht. Der Ständerat hat wiederum einheitlich beschlossen, daß die Ersatzpflicht ermäßigt werden könne bei leichtem Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten. Die nationalrätliche Kommission differenziert hier sehr stark. Die Ermäßigung der Ersatzpflicht ist nur vorgesehen bei leichtem Verschulden des Geschädigten. Schluß. Damit will also statuiert werden, daß der Halter bei leichtem, ja selbst bei allerleichtestem Verschulden eines Dritten von der Ersatzpflicht befreit werden muß.

Dritter Differenzpunkt: Der Beschluß des Ständerates wendet die Möglichkeitsform an. Der Richter kann ermäßigen, während nach dem Wortlaut des Kommissionsvorschlages imperativ gesagt würde, der Richter wird ermäßigen.

Der Antrag der Kommission erscheint mir unannehmbar. Es ist notwendig, daß eine entschiedene Abweisung desselben beschlossen werde. Bemerkenswert ist einmal die Tatsache, daß wir eigentlich nur noch so einen Torso von Kommission vor uns haben. Es scheint, daß unsere Kommission selbst unter das Auto gekommen sei (Heiterkeit), indem nicht weniger als sechs Mitglieder der Kommission nicht mehr in den Rat zurückgekehrt sind. Zählen wir den energischen Vertreter der Automobilinteressen, Herrn Dr. Weisflog, der meines Wissens von der Kommission konsultativ beigezogen wurde, dazu, so ist er der siebente Gefallene. Eine Zürcher Zeitung hat behauptet, daß Herr Dr. Weisflog das Opfer seiner allzu energischen Vertretung der Automobilisteninteressen geworden sei.

Ich bin mir bewußt, daß es nicht sehr verlockend ist, hier gegen den Strom zu schwimmen und mit unserem Antrag die Herren Automobilisten vor den Kopf zu stoßen. Man erntet dafür nichts anderes als Vorwürfe voll Gift und Galle. Ich habe vor mir die «Automobil-Revue» vom 30. Juni, die meinen durchaus sachlichen, leidenschaftslosen Auslassungen in dieser Frage in der Junisession die Spitzmarke «Hetzerien» gibt. Sie schreibt: «Wenig fehlte, so wäre diese Ungeheuerlichkeit, die den Automobilisten aber auch vollständig knebelt und den Rechtsschutz für ihn zu einer Farce gemacht hätte, vom Rate angenommen worden», und dann fährt sie weiter, mein

Antrag zeuge entweder von einer erstaunlichen Unverfrorenheit oder dann von einer glänzenden Unkenntnis der Tatsachen. Meine Herren, nur rassenreines Automobilisten-Protzentum kann eine solche Sprache führen. Sie läßt mich kühl. Die Interessen des Volkes gehen mir über die Interessen einer winzigen, aber einflußreichen bevorzugten Gilde. Also, «Ungehörigkeit», «Knebelung der Automobilistenrechte», «Unverfrorenheit» sei das, was wir Ihnen beantragen. Meine Herren, wir stellen uns ja nur auf den ursprünglichen Boden des Bundesrates, auf jenen Boden, den der Bundesrat ursprünglich als richtig und gut erachtet hatte. Sodann hat die ständerätliche Kommission im Prinzip einstimmig diesem Antrag beigespflichtet und auch im Plenum des Ständerates selbst erhob sich keine einzige Stimme zugunsten der Lösung, wie sie Ihnen von unserer Kommission vorgeschlagen wird. Ich habe auch aus dem Kreise des Bundesgerichtes mehrfache unzweideutige Zustimmungskundgebungen erhalten, welche einerseits Enttäuschung und Befremden über den Beschluß des Nationalrates vom Juni ausdrückten, andererseits die Lösung des Ständerates als eine Mittellösung und die den praktisch-logischen Verhältnissen dienlichste Regelung bezeichneten.

Wir müssen uns vergegenwärtigen, daß es sich hier um die Schaffung von Recht von größer Tragweite handelt, um die Regelung der Automobilhaftung nach dem Kausalprinzip, dem Veranlassungsprinzip. Wenn wir nun, von dieser Basis ausgehend, die Fälle regeln wollen, welche die Haftung der Automobilisten betreffen — in Frage kommt dabei das Verschulden von Personen, die an und für sich mit dem Automobil nichts zu tun haben — so müssen wir grundsätzlich und logisch vorgehen. Eine differenzielle Behandlung des Verschuldens des Geschädigten, des Verschuldens eines Dritten, ist sachlich ungerechtfertigt und juristisch unrichtig. Der Präsident der ständerätlichen Kommission, Herr Ständerat Bolli, hat in seinem Referat sehr zutreffend darauf hingewiesen, daß es tatsächlich oft ein reiner Zufall ist, ob der Fahrlässige als Geschädigter oder als Dritter aus dem Unfallereignis hervorgeht; der Bundesrat hat in seiner Botschaft in der gleichen Richtung ausgeführt: «Die Vorgänge spielen sich bei Automobilunfällen ungemein rasch ab. Der Verletzte und oft auch die Zeugen sind nicht in der Lage, sich ein klares Bild über die Umstände zu machen, die den Unfall herbeigeführt haben.» So verlangt also schon die Logik die Gleichstellung des Verschuldens des Verletzten und des Dritten. Rechtlich müssen wir uns vergegenwärtigen, daß wir ja einmütig der Grundauffassung sind, die zivilrechtliche Haftung des Automobilhalters zu verschärfen, weil das Automobil, dieses Vehikel des modernen Schnellverkehrs, eine große, sich täglich steigernde Gefahr auf die Straße getragen hat. Die Konsequenz der erhöhten Haftpflicht muß deshalb gezogen werden im Verhältnis zu jedem andern, sei es nun der Dritte oder der Verletzte, wie auch Herr Ständerat Bolli bemerkte. Es soll nicht ein Unterschied gemacht werden, wenn ein anderer der Verletzte ist oder der Unverletzte. Ich darf Sie auch verweisen auf die analoge Lösung dieser Frage in unserm Eisenbahnhaftpflichtrecht. Nach Art. 1 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes ist das Verschulden des Verletzten und das Verschulden eines Dritten auf die gleiche

Linie gestellt, juristisch also gleich bewertet. Auch der Bundesrat stand, wie ich schon gesagt habe, ursprünglich auf dem nämlichen Standpunkt, indem er die Nichtdifferenzierung als selbstverständlich vorgesehen hat.

Jedenfalls aber ist zu sagen, daß die völlige Befreiung des Halters von der Haftung selbst bei allerleichtestem Verschulden eines Dritten viel zu weit geht und fatalste Folgen nach sich ziehen müßte. Nicht selten würde der Fall eintreten, daß der Ernährer einer Familie überfahren und getötet wird, ohne daß die arme Familie einen Rappen Entschädigung erhalte, weil der Dritte, der vielleicht gar nichts zu leisten vermag, eben gegen derartige Ereignisse nicht versichert ist. Die Fälle des leichten Verschuldens eines Dritten werden bei der starken täglichen Steigerung der Zahl der Automobile nicht selten sein.

Noch ein Wort zum dritten Punkt. Der Herr Kommissionsreferent Walther hat darauf hingewiesen, daß der Richter in dieser Frage die freie Beweiswürdigung habe, und daß das Beweisrecht heute viel elastischer gestaltet ist als ehemals. Der Richter wird also den Fall unter Würdigung aller ihn berührenden Verhältnisse nach seinem Ermessen beurteilen. Deshalb soll er nach der Sprachweise des Ständerates ermäßigen können, wenn er dies als angemessen erachtet, und er soll nicht ermäßigen müssen, wie es der Wortlaut des Beschlusses des Nationalrates vorsieht. Die Sprachweise des ständerätlichen Beschlusses lehnt sich übrigens an die Sprachweise des Obligationenrechtes an. Ich erwähne beispielsweise Art. 44 O. R.

Die Herren Kommissionsreferenten haben darauf hingewiesen, daß, sofern sie in diesem Falle nicht der Kommission, sondern dem Ständerate zustimmen würden, eine Referendumsgefahr bestünde. In der Tat haben der A. C. S. und der Verband schweizerischer Motorwagenbesitzer mit dem Referendum gedroht. Davon, wie Herr Kollege Walther gesagt hat, daß inzwischen eine Beruhigung eingetreten sei, habe ich nichts vernommen. Die Referendumsgelüste bestehen und man darf behaupten, daß, wenn die Automobilistenkreise das Referendum ergreifen, sie es nicht wegen der Divergenz zwischen dem nationalrätlichem Kommissionsvorschlag und ständerätlichen Beschluß ergreifen. Ich zitiere wieder die «Automobil-Revue», die in einem Artikel, der zugunsten des Referendums geschrieben ist, ausführt: «In der Kernfrage, der Regelung der Haftpflicht, sind die Meinungen ja sozusagen gemacht. Ob die etwas «gemäßigtere» Formulierung des Nationalrates oder die weitergehende des Ständerates akzeptiert werde, ist gesprungen wie gehupft. Unannehmbar bleibt die Vorlage einerlei.» Also, meine Herren, wozu noch ein Entgegenkommen an die Automobilisten, wenn diese erklären, die Ausgestaltung des Gesetzes nach dem Beschlusse des Ständerates oder nach dem Vorschlage unserer Kommission sei gehupft wie gesprungen? Ein weiteres Entgegenkommen an die Automobilistenkreise auf Kosten der Volksinteressen ist daher nicht angebracht.

Uebrigens dürften diese Referendumsdrohungen doch ein Spiel mit dem Feuer sein. Wenn die Herren Automobilisten eine Auseinandersetzung mit dem Volke haben wollen, so sollen sie sie haben, das Volk wird deutlich reden. Auch die Frage wird

dann auftauchen, ob nicht die Automobilhaftung, so wie sie den Interessen des Volkes am besten entspricht, auf dem Wege einer Verfassungsinitiative in unser Grundgesetz hineinzulegen sei. Wie es übrigens heute im Volke tönt, mögen Sie aus einer jüngsten Zeitungsstimme vernehmen: «Der Skandal dauert weiter und die Opfer jenes Teiles der Automobilisten, die man mit Recht als Verrückte bezeichnet, mehren sich von Tag zu Tag. Der Toten sind es allein in der Schweiz bald Legion. Und wer trägt die Verantwortung für diesen skandalösen Zustand, wo der Bürger in ständiger Angst um seine Angehörigen schwebt? Sagen wir es rund heraus: Die verantwortlichen Behörden und speziell jene richterlichen Instanzen, welche die bodenlose Unverfrorenheit besitzen, die modernen Mörder — anders kann man gewisse Automobilisten nicht bezeichnen — nach begangener Tat wieder auf das Publikum loszulassen.» Ich billige und schätze den Ton dieser Sprache nicht. Aber der Schreiber hat seine Sprache nur aus dem Lexikon der «Automobil-Revue» geschöpft. Weiter heißt es in der gleichen Preßstimme: «Im Berner Oberland hat vor kurzem ein Motorfahrer einen schweren Unfall verursacht. Ein Jahr vorher hat dasselbe Individuum einen Mann zu Tode gerasselt. Keine Rede von Fahrverbot. Die Erbitterung des Publikums hat bereits einen bedenklichen Grad erreicht, und es sind Bestrebungen im Gange, um vom Volke aus Ordnung zu schaffen, die dann vielleicht gründlicher ausfallen dürfte, als man sie sich in den Amtsstuben vorstellt. Die anständigen Automobilisten werden auch dafür zu haben sein.» In der Tat wird es bald an der Zeit sein, daß sich auch jene Verkehrsinteressenten, die zu Fuße gehen müssen — und das ist noch lange die große Mehrzahl — zusammenschließen. Es ist auch eine Organisation dieser Art im Werden. Eine westschweizerische Zeitung hat unlängst geschrieben: «Unsere ehemals weißen Straßen säumen sich mit einem Rande von Blut.» Die Unruhe im Schweizervolk ist in der Tat im Wachsen.

Die Herren Automobilisten erklären gegenüber der neuen Haftpflichtregelung, die Schweiz ginge zu weit, sie würde abgefahren. Es handelt sich hier jedoch um eine maßlose Uebertreibung. Die anständigen ausländischen Automobilisten werden in der Schweiz auch bei der Regelung der Haftung nach dem Beschluß des Ständerates gut durchkommen und auf die unanständigen, mutwilligen Parforcefahrer verzichten wir dankend. Vor ihnen kommt das Leben und die Gesundheit des Volkes.

Weiter wird behauptet, die Automobilhaftpflicht sei nirgends im Auslande so drakonisch geregelt wie bei uns. Wenn dem noch so wäre, so könnte uns das egal sein; denn in dem, was wir für unsere Verhältnisse als gut und notwendig erachten, lassen wir uns von den Rückständigkeit des Auslandes nicht irritieren. Frankreich geht übrigens auf dem Wege der Rechtsprechung in der gleichen Richtung energisch vor, was selbst die «Automobil-Revue» unter der Ueberschrift «la Suisse fait école» festgestellt hat. Der Kassationshof von Frankreich hat eine Spruchpraxis eingeführt, die sich schärfer auswirkt, als dies bei uns nach Annahme des ständerätlichen Beschlusses der Fall sein würde. Zu dieser neuen Rechtsprechung ist der oberste Gerichtshof Frankreichs, ungeachtet des Widerstandes der Automo-

bilisten und ihrer Advokaten, von Volk und Presse beglückwünscht worden.

Zum Schluß noch einige grundsätzliche Gedanken: Die Opposition der Automobilhalter gegen die Regelung der Haftung nach Vorlage des Ständerates ist schlechterdings unverständlich. Es handelt sich hier nicht um Schikane und kleinliche Reglementierung, sondern um die Festlegung sicherer, von den Gerichten zu respektierender Rechtsgrundsätze. Herr Kommissionsreferent Walther hat bemerkt, es handle sich für die Automobilisten bloß um eine kleine Geldfrage, lediglich eine Versicherungsfrage; für das Volk stehen dagegen Leben und Tod, Arbeitsfreude und Siechtum einer wachsenden Zahl von Volksgenossen auf dem Spiel. In Wirklichkeit ist diese Frage eine Frage der sozialen Gerechtigkeit, eine Frage der Ethik und Moral. Da haben die Geldinteressen und mit ihnen die Frage einer eventuellen Erhöhung der Versicherungsprämien in den Hintergrund zu treten.

Die Wirtschaftlichkeit des Automobilverkehrs ist nicht unbestritten. Ich erinnere an die Konkurrenz, welche das Automobil den Bundesbahnen macht. Sollen wir nun diese Konkurrenz auf Kosten der Bundesbahnen und auf Kosten der Volksinteressen noch begünstigen? Doch sicherlich nicht. Ich erwähne nur nebenbei, daß die riesenhafte Einfuhr von Automobilen aus dem Ausland unsere Handelsbilanz ganz wesentlich verschlechtert. Diese rapide Vermehrung des Automobils ist weniger auf eine bessere Wirtschaftlichkeit zurückzuführen, als vielmehr auf eine enorme Bequemlichkeit, die das Automobil gewährt. Die Herren Automobilisten vergessen ganz, daß unsere Straßen dimensioniert und gebaut sind für die gemeinsame Benützung durch die Fußgänger und die Fuhrwerke. Wenn nun die ständig wachsende Zahl der Autos die verschwenderisch die Straßenfläche beanspruchen, zur bisherigen Straßenbenützung hinzukommt, so hat das Volk das Recht, in erster Linie zu verlangen, daß die Behinderung und Beschädigung auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben müsse. Groß genug sind wohl die ausgestandenen Schrecken, die erlittenen Schmerzen, die quälenden Wochen und Monate von Arbeitslosigkeit und Krankheit, die zahlreichen Todesfälle. Dazu dürfen Sie, meine Herren, nicht noch, wie das nach dem Beschluß Ihrer Kommission der Fall sein würde, die ernste Sorge um die Zukunft und die drückende Unruhe lang andauernder Prozesse häufen. Mit der Annahme unseres Antrages schützen und betreuen Sie die Rechtsidee, welche der Vorlage zugrunde liegt. Sie vollbringen damit einen Akt der sozialen Gerechtigkeit, eine Tat der Menschlichkeit und der Liebe zum Volke. Ich empfehle Ihnen, unseren Antrag anzunehmen.

Ast: Dieser Art. 31 hat uns schon verschiedene Male beschäftigt, und deshalb kann ich mich sehr kurz halten. Ich erinnere Sie nur daran, daß ich bei der ersten Beratung des Artikels Ihnen den Antrag auf gänzliche Aufhebung dieses dritten Ausschlußgrundes gestellt habe. Der Rat hat meinen Antrag abgelehnt. In Form eines Wiedererwägungsantrages unterbreiteten Ihnen seinerzeit ebenfalls Herr Dr. Duft und der Sprechende den vorliegenden Antrag. Unser Antrag unterlag nur durch eine Zufallmehrheit. Ich glaube, es handelte sich um ein oder zwei Stimmen.

Diesen Antrag unterbreiten wir Ihnen heute noch einmal, er ist in Uebereinstimmung mit dem Beschluß des Ständerates.

Was ist hier eigentlich der Unterschied und um was handelt es sich? Es handelt sich nicht mehr und nicht weniger als um die Auffassung der Haftung, sei's nach dem Prinzip der Verschuldungshaftung oder der Unfallshaftung, welcher der Automobilfahrer unterstellt werden soll. Die Kommission neigt in ihrem heutigen Beschlusse mehr dem Prinzip der Verschuldungshaftung zu, indem bestimmt werden soll, daß da, wo kein Verschulden sei, auch kein Ersatz zu leisten sei, und doch ist dieses Prinzip von der Kommission sowohl wie vom Rat selbst durch vorhergehende Artikel durchbrochen worden; indem Sie festlegen, daß, wenn bei zufälligem Zusammentreten verschiedener Umstände ein Automobilunglück stattfindet, ohne daß einer Partei ein Verschulden nachgewiesen werden kann, der Automobilfahrer auf Grund der Unfallshaftung ersatzpflichtig ist, weil er mit dem Automobil das Gefahrenmoment auf die Straße bringt.

Die Kommission und auch der Rat geht aber in dieser Auffassung noch weiter. Wir haben im Antrag der Kommission festgelegt, daß wenn ein Verschulden des Verletzten selbst vorliegt, das nicht ein grobes ist, die Haftpflicht dennoch vom Richter ausgesprochen werden soll, mit der Einschränkung einer Ermäßigung je nach dem Grad des schuldhaften Verhaltens des Verletzten.

Nun will mir scheinen, es sei logisch unrichtig, wenn absolut kein Verschulden des Verletzten vorliegt, sondern durch Verschulden eines Dritten der Unfall veranlaßt wird, daß dann der Verletzte, oder im Todesfalle die Hinterlassenen, keinen Anspruch auf Ersatz gegenüber dem Halter haben sollen. Wir haben im Entwurf der Kommission eigentlich folgendes festgelegt: einmal bei keinem Verschulden einer Partei besteht die Haftung des Halters; bei leichtem oder mittelschwerem Verschulden des Verletzten selbst ist entschädigungspflichtig der Halter mit der Einschränkungsmöglichkeit des Richters; und drittens, wenn der Verletzte rein nicht schuldig ist, sondern der Schuldhafte ein Dritter, so soll der Verunglückte oder die Hinterbliebenen den Anspruch auf Ersatz verlieren. Die Kommission sagt, es sei dennoch eine Ersatzpflicht statuiert: nach unserem Obligationenrecht könne der schuldhafte Dritte im Regreßrecht zur Ersatzleistung angehalten werden. Das kann aber unter Umständen ein theoretischer Begriff sein. Wenn der schuldhafte Dritte keine Ersatzleistungsmöglichkeit hat, weil er kein Vermögen und nur ein ungenügendes Einkommen hat, dann ist die Ersatzpflicht illusorisch. Und nun möchte ich Ihnen ein Moment wiederholen, das ich bei meiner letzten Begründung angeführt habe. Stellen Sie sich den Richter vor, der bei einem solchen Unfall gezwungen ist, die Hinterlassenen eines Getöteten, der der alleinige Ernährer einer zahlreichen Familie ist, anhand dieser Gesetzgebung mit ihrer Klage auf Schadenersatz abzuweisen. Ich habe die vollendete Ueberzeugung, daß dies nicht dem Rechtsempfinden eines Richters und niemals dem Rechtsempfinden unseres Volkes entspricht. Wir wollen ja in unserem Antrag gar nichts anderes, als daß mindestens festgelegt wird, daß der Verletzte kein schlechteres Recht besitzt, wenn das Verschulden durch einen Dritten veranlaßt wird, als wenn er persönlich selbst die Verschuldungsursache ist. Nur

uniquement et seul ce que nous voulons, je crois, c'est, comme dit le rapporteur, que la responsabilité civile soit établie sur la faute grave du tiers. Toute la divergence est là: Voulons-nous ajouter à la notion de faute grave du lésé celle de la faute grave du tiers?

Je renonce à exposer encore une fois, après tous les orateurs qui se sont succédé au Conseil national, après M. le conseiller fédéral Häberlin, après MM. les rapporteurs, la grande question de la responsabilité civile elle-même. Je voudrais toutefois, puisqu'on a eu l'air d'insinuer que l'attitude de certains de nos anciens collègues dans la discussion de cette loi avait empêché leur réélection, je voudrais démontrer à mon collègue M. Duft, par ma présence, que l'on peut défendre certains principes à propos de la loi sur la circulation automobile et garder cependant son siège au Conseil national. (Rires.) Je le dis en rendant hommage aux vaillants efforts que nos anciens collègues MM. Weisflog et de Rabours ont apportés à une cause qui est juste et saine. Je tiens à rappeler particulièrement que la minorité n'a obtenu, pour toutes les propositions qu'elle avait présentées, que cette seule et unique concession de l'art. 31 et que ce n'est qu'après beaucoup de peine, de démarches, de souplesse et de diplomatie qu'elle a obtenu cette satisfaction, d'abord de la part de l'honorable M. Häberlin, conseiller fédéral, et ensuite de la majorité de la commission.

Tous ceux qui, dans ce Conseil, estimaient avec nous que dès le début l'état d'esprit dans lequel on avait engagé la discussion était peut-être un peu antique et ne voulait pas s'adapter aux circonstances de la vie moderne, tous ceux qui pensaient ainsi se sont, vous le reconnaîtrez loyalement, sinon inclinés, du moins efforcés de collaborer à améliorer la loi; nous avons reconnu qu'il fallait tenir compte dans une large mesure de l'état d'esprit général et nous avons — passez-moi l'expression vulgaire — mis passablement d'eau dans notre vin.

Je constate aujourd'hui qu'il se trouve parmi nos adversaires des gens infiniment plus tenaces et plus irréductibles et qui aujourd'hui ont apporté des arguments que j'ai regretté d'entendre. Il est difficilement compréhensible, alors qu'il ne s'agit plus que de divergences, qu'on tente de replacer la question sur un plan purement sentimental. Le discours que nous avons entendu aurait été mieux à sa place devant une assemblée électorale, mais, franchement, devant des hommes aussi avisés, sérieux, tranquilles et — permettez-moi l'expression — aussi froids que vous dans leurs appréciations, convenait-il vraiment de venir rappeler ici la lamentable histoire de tous les accidents d'automobile qui ont eu lieu depuis les Romains jusqu'à nos jours. (Rires.) ... Oui, on est remonté jusqu'aux Romains! Je pourrais vous citer cent exemples en sens contraire. J'ai trop de respect pour cette Assemblée pour porter la question sur ce terrain-là. Mais lorsque j'ai entendu, en croyant d'ailleurs à peine mes oreilles, que dans le sentiment d'hostilité dont M. Duft s'est fait l'interprète personnel envers la totalité des automobilistes... (M. Duft: Non.) Pardon! Vous n'avez parlé que des chauffards et des monstres du volant, tout comme si le 99 % des automobilistes suisses étaient des criminels. C'est contre cela que je me permets de protester. Vous avez condamné les automobilistes en bloc et ce sont là des affirmations que vous ne deviez pas apporter parce qu'elles ne correspondent pas à la réalité et que vous le savez.

uniquement et seul ce que nous voulons, je crois, c'est, comme dit le rapporteur, que la responsabilité civile soit établie sur la faute grave du tiers. Toute la divergence est là: Voulons-nous ajouter à la notion de faute grave du lésé celle de la faute grave du tiers?

Je renonce à exposer encore une fois, après tous les orateurs qui se sont succédé au Conseil national, après M. le conseiller fédéral Häberlin, après MM. les rapporteurs, la grande question de la responsabilité civile elle-même. Je voudrais toutefois, puisqu'on a eu l'air d'insinuer que l'attitude de certains de nos anciens collègues dans la discussion de cette loi avait empêché leur réélection, je voudrais démontrer à mon collègue M. Duft, par ma présence, que l'on peut défendre certains principes à propos de la loi sur la circulation automobile et garder cependant son siège au Conseil national. (Rires.) Je le dis en rendant hommage aux vaillants efforts que nos anciens collègues MM. Weisflog et de Rabours ont apportés à une cause qui est juste et saine. Je tiens à rappeler particulièrement que la minorité n'a obtenu, pour toutes les propositions qu'elle avait présentées, que cette seule et unique concession de l'art. 31 et que ce n'est qu'après beaucoup de peine, de démarches, de souplesse et de diplomatie qu'elle a obtenu cette satisfaction, d'abord de la part de l'honorable M. Häberlin, conseiller fédéral, et ensuite de la majorité de la commission.

Tous ceux qui, dans ce Conseil, estimaient avec nous que dès le début l'état d'esprit dans lequel on avait engagé la discussion était peut-être un peu antique et ne voulait pas s'adapter aux circonstances de la vie moderne, tous ceux qui pensaient ainsi se sont, vous le reconnaîtrez loyalement, sinon inclinés, du moins efforcés de collaborer à améliorer la loi; nous avons reconnu qu'il fallait tenir compte dans une large mesure de l'état d'esprit général et nous avons — passez-moi l'expression vulgaire — mis passablement d'eau dans notre vin.

Je constate aujourd'hui qu'il se trouve parmi nos adversaires des gens infiniment plus tenaces et plus irréductibles et qui aujourd'hui ont apporté des arguments que j'ai regretté d'entendre. Il est difficilement compréhensible, alors qu'il ne s'agit plus que de divergences, qu'on tente de replacer la question sur un plan purement sentimental. Le discours que nous avons entendu aurait été mieux à sa place devant une assemblée électorale, mais, franchement, devant des hommes aussi avisés, sérieux, tranquilles et — permettez-moi l'expression — aussi froids que vous dans leurs appréciations, convenait-il vraiment de venir rappeler ici la lamentable histoire de tous les accidents d'automobile qui ont eu lieu depuis les Romains jusqu'à nos jours. (Rires.) ... Oui, on est remonté jusqu'aux Romains! Je pourrais vous citer cent exemples en sens contraire. J'ai trop de respect pour cette Assemblée pour porter la question sur ce terrain-là. Mais lorsque j'ai entendu, en croyant d'ailleurs à peine mes oreilles, que dans le sentiment d'hostilité dont M. Duft s'est fait l'interprète personnel envers la totalité des automobilistes... (M. Duft: Non.) Pardon! Vous n'avez parlé que des chauffards et des monstres du volant, tout comme si le 99 % des automobilistes suisses étaient des criminels. C'est contre cela que je me permets de protester. Vous avez condamné les automobilistes en bloc et ce sont là des affirmations que vous ne deviez pas apporter parce qu'elles ne correspondent pas à la réalité et que vous le savez.

uniquement et seul ce que nous voulons, je crois, c'est, comme dit le rapporteur, que la responsabilité civile soit établie sur la faute grave du tiers. Toute la divergence est là: Voulons-nous ajouter à la notion de faute grave du lésé celle de la faute grave du tiers?

Je renonce à exposer encore une fois, après tous les orateurs qui se sont succédé au Conseil national, après M. le conseiller fédéral Häberlin, après MM. les rapporteurs, la grande question de la responsabilité civile elle-même. Je voudrais toutefois, puisqu'on a eu l'air d'insinuer que l'attitude de certains de nos anciens collègues dans la discussion de cette loi avait empêché leur réélection, je voudrais démontrer à mon collègue M. Duft, par ma présence, que l'on peut défendre certains principes à propos de la loi sur la circulation automobile et garder cependant son siège au Conseil national. (Rires.) Je le dis en rendant hommage aux vaillants efforts que nos anciens collègues MM. Weisflog et de Rabours ont apportés à une cause qui est juste et saine. Je tiens à rappeler particulièrement que la minorité n'a obtenu, pour toutes les propositions qu'elle avait présentées, que cette seule et unique concession de l'art. 31 et que ce n'est qu'après beaucoup de peine, de démarches, de souplesse et de diplomatie qu'elle a obtenu cette satisfaction, d'abord de la part de l'honorable M. Häberlin, conseiller fédéral, et ensuite de la majorité de la commission.

Tous ceux qui, dans ce Conseil, estimaient avec nous que dès le début l'état d'esprit dans lequel on avait engagé la discussion était peut-être un peu antique et ne voulait pas s'adapter aux circonstances de la vie moderne, tous ceux qui pensaient ainsi se sont, vous le reconnaîtrez loyalement, sinon inclinés, du moins efforcés de collaborer à améliorer la loi; nous avons reconnu qu'il fallait tenir compte dans une large mesure de l'état d'esprit général et nous avons — passez-moi l'expression vulgaire — mis passablement d'eau dans notre vin.

Je constate aujourd'hui qu'il se trouve parmi nos adversaires des gens infiniment plus tenaces et plus irréductibles et qui aujourd'hui ont apporté des arguments que j'ai regretté d'entendre. Il est difficilement compréhensible, alors qu'il ne s'agit plus que de divergences, qu'on tente de replacer la question sur un plan purement sentimental. Le discours que nous avons entendu aurait été mieux à sa place devant une assemblée électorale, mais, franchement, devant des hommes aussi avisés, sérieux, tranquilles et — permettez-moi l'expression — aussi froids que vous dans leurs appréciations, convenait-il vraiment de venir rappeler ici la lamentable histoire de tous les accidents d'automobile qui ont eu lieu depuis les Romains jusqu'à nos jours. (Rires.) ... Oui, on est remonté jusqu'aux Romains! Je pourrais vous citer cent exemples en sens contraire. J'ai trop de respect pour cette Assemblée pour porter la question sur ce terrain-là. Mais lorsque j'ai entendu, en croyant d'ailleurs à peine mes oreilles, que dans le sentiment d'hostilité dont M. Duft s'est fait l'interprète personnel envers la totalité des automobilistes... (M. Duft: Non.) Pardon! Vous n'avez parlé que des chauffards et des monstres du volant, tout comme si le 99 % des automobilistes suisses étaient des criminels. C'est contre cela que je me permets de protester. Vous avez condamné les automobilistes en bloc et ce sont là des affirmations que vous ne deviez pas apporter parce qu'elles ne correspondent pas à la réalité et que vous le savez.

Je vis dans un canton dans lequel on doit constater que la branche automobile — est non pas le luxe et le passe-temps du fils de famille, de l'oisif ou du dégénéré, mais l'industrie du garage, le commerce des produits et des pièces accessoires, l'automobile du commerçant, de l'homme d'affaires et de tous ceux qui l'utilisent pour leur profession — l'automobile, dis-je, est la seule industrie qui soit florissante et qui nourrisse son homme. Eh bien, je vous demande de tenir compte de ce fait. Il faut se dire qu'il y a là un champ nouveau de travail qui s'est substitué à d'autres et que nous avons l'obligation de ne pas entraver directement ou indirectement l'activité de ceux qui vivent de cette industrie de l'automobile.

En un mot, nous sommes obligés de tenir compte des réalités de la vie moderne.

Je vous demande pardon d'avoir dû porter la question sur ce terrain où précisément je désirais ne pas l'engager; mais c'est la façon dont elle a été traitée dans les deux discours précédents qui m'a forcé de répondre sur le même ton.

On a brandi la menace du referendum. C'est vrai, il y a des gens qui se disent, et peut-être n'ont-ils pas entièrement tort, que l'on a abordé le problème non pas en tâchant de trouver une réglementation uniforme mais juste, mais bien plutôt avec le désir de brider uniquement le droit des autos, de circuler sur les routes. Je me borne à le constater et je répète qu'il est juste de tenir compte des sentiments de la grande majorité du peuple suisse sur ce point. Vous voyez que j'envisage tous les côtés du problème. Mais ce que je vous demande, Messieurs, c'est de reconnaître à votre tour que vous ne devez pas brutalement imposer votre point de vue sur toute la ligne et je vous rappelle que M. le conseiller fédéral Häberlin, qui n'est pas comme moi suspect peut-être de partialité en la matière, vous a mis lui-même en garde, lorsque nous avons voté l'art. 31, que le fait de remplacer «grob» par «leicht» n'est pas une plaisanterie, mais correspond à quelque chose d'infiniment grave. Je voudrais vous rappeler ces justes paroles. Si vous attendez de nous que nous fassions en quelque sorte frein contre ceux qui veulent le referendum à tout prix, il faut que vous nous donniez aussi des armes pour que nous puissions expliquer à nos amis que l'on a tenu compte dans une certaine mesure de nos demandes.

Et maintenant, permettez-moi de vous parler en juriste, après M. le conseiller fédéral Häberlin et tant d'autres, et laissez-moi vous dire que nous avons été suffisamment loin en adoptant l'art. 31 sous la forme que vous connaissez et qu'aller au-delà serait une injustice. Il ne doit être interdit dans aucun domaine — même s'il s'agit des automobiles que vous ne devez pas tout de même assimiler à un transport de bombes (rires) — il ne doit pas être interdit de tenir compte des vœux et des désirs d'une partie du peuple, même si c'est une minorité. Tenons-nous en à la proposition de la majorité. Vous vous êtes prononcés à deux reprises sur cette proposition qui fut le fruit d'une nouvelle délibération, très approfondie, de la commission, une première fois, lors de la discussion par article, elle a été votée à une grande majorité et, une deuxième fois, lorsqu'on avait demandé après le vote que l'on revînt en arrière, l'article a été maintenu à une majorité infiniment moins élevée, je le reconnais. Mais lorsque le Conseil national s'est

prononcé par deux fois en toute connaissance de causes sur une question, on n'a vraiment pas le droit de dire, comme toute à l'heure, qu'il s'agit d'un vote de hasard.

C'est pourquoi je vous recommande encore une fois, par souci d'équité, par souci d'opportunité, par souci de justice, de vous en tenir au préavis de votre commission et à la décision prise pour l'art. 31, en opposition à la nouvelle rédaction du Conseil des Etats.

Bundesrat Häberlin : Sie mögen entschuldigen, wenn ich zu Art. 31 nochmals das Wort ergreife, nachdem ich es früher schon ausgiebig habe tun müssen. Die einzige Entschuldigung hiefür ist vielleicht die, daß wie schon ein Referent angetönt hat, vielleicht hier die Schicksalsstunde des Automobilgesetzes geschlagen haben könnte. Sie entnehmen auch den Ausführungen der Herren Gegner der Kommission, die sehr weit zurückgegriffen haben, eigentlich in die Anfänge des Gesetzes, daß es sich um etwas mehr handelt, als um eine untergeordnete Differenz. Sachlich vielleicht nicht, theoretisch genommen ja. Gestatten Sie mir deshalb ganz wenige grundsätzliche Ausführungen.

Ich habe wiederholt darauf hinweisen müssen, daß wir in der Automobilgesetzgebung den ersten Schritt machen und daß wir nicht erwarten können, daß wir bei einem solchen ersten gesetzgeberischen Schritte gleich ein Ideal zustande bringen werden. Es hat das vorhin einer Ihrer Herren Kollegen zu mir gesagt, wenn es erreichbar wäre, dann wäre es ja kein Ideal mehr; er hat vollständig recht. Wir werden uns begnügen müssen, bei diesem ersten Schritt eine mittlere Lösung zu finden, auf der wir später, wenn wir wieder mehr Erfahrungen gesammelt haben, wenn auch gewisse Gegensätze oder sogar Leidenschaften in unserem Volke sich etwas gelegt haben, weiter bauen werden. Das wird schon ein großer Erfolg sein. Deshalb dürfen wir nicht allzuviel von einem solchen Gesetze verlangen.

Wer sind die Interessenten an diesem Gesetz? Es sind nicht bloß die Automobilisten, das haben wir je und je betont, ich darf das auch den Herren Duft und Ast gegenüber sagen. Wir haben nicht unterlassen, an dieser Stelle im Namen des Bundesrates auch das große Publikum, die übrigen Volksgenossen als die ebenso berechtigten Interessenten am Automobilgesetz hinzustellen, wie die Fahrer und die Besitzer der Automobile sind. Aber leugnen wollen wir doch nicht, daß die Hauptinteressenten, die nun am meisten durch das Gesetz berührt werden, vielleicht doch die Automobilisten sind. Das legt uns eine Ueberlegung nahe. Wir müssen nachher, wenn wir ein solches Gesetz geschaffen haben, es auch handhaben und wir müssen oder sollen zum mindesten diejenigen, die in der Praxis am meisten von diesem Gesetz berührt werden, auch für das Gesetz gewinnen können. Sie sollten mit uns arbeiten, nicht nur jetzt bei der Schaffung des Gesetzes, sondern hauptsächlich in der Praxis und zwar mit gutem Willen, mit der Ueberzeugung, daß man auch an sie gedacht hat bei der Festlegung des Gesetzes. Eine Gelegenheit, diesen Hauptinteressenten zu zeigen, daß wir ihnen nicht in Haß und Leidenschaft gegenüber stehen, bietet die Fassung des Artikels 31. Ich meine, wir sollen den Automobilisten alles das bewilligen, was ihnen von Rechts wegen gehört. Wir sollen ihnen auch das bewilligen, was die Billigkeit verlangt, und wir wollen

vielleicht gelegentlich, wo ein Zweifel bestehen kann, ob diese oder eine andere Lösung annehmbar sei und wo es sich nicht gerade um das Allerwichtigste handelt, ihnen womöglich entgegenkommen können.

Es ist doch nicht zu verkennen, daß die Automobilisten vielleicht bei der Beratung dieses Gesetzes in einigen Punkten zu kurz gekommen sind. Um nur einen Artikel zu nennen — ich spreche da meine persönliche Ueberzeugung aus, und Sie wollen es mir nicht verübeln, wenn ich diese Ihrem Majoritätsbeschluß gegenüber festhalte — so erinnere ich daran, daß z. B. nur die Verkehrsvorschriften für den Automobilisten gegenüber dem Fußgänger aufgestellt worden sind und keine Bestimmungen für den Fußgänger im Verkehr mit den Automobilisten auf der gleichen Straße. In diesem Punkte haben die Automobilisten nicht erreicht, was ihnen vielleicht von Rechts wegen und von Billigkeits wegen gehört hätte und was eine spätere Zukunft ihnen bringen wird. Auf diese mußten wir sie vertrösten. Auch in der Regelung der Geschwindigkeit haben wir nicht ein Ideal geschaffen. Die Automobilisten haben grundsätzlich recht, wenn sie sagen, eigentlich sollte nur eine Vorschrift bestehen, nämlich die Automobilisten sollten so fahren, wie sie es verantworten können, nämlich so, daß sie ihr Fahrzeug stets beherrschen. Nun haben Sie aber ein bestimmtes Geschwindigkeitsmaximum festgelegt. Ich stehe diesmal auch dafür ein, weil ich immer gesagt habe, in einem ersten Automobilgesetz können wir nicht bloß den einen Leitsatz aufstellen, wie es z. B. Frankreich getan hat, sondern wir müssen in Anlehnung an das Konkordat eine bestimmte Kilometerzahl als Höchstzahl nennen. Ich wollte Ihnen nur in Erinnerung bringen, daß wir in diesem Punkte die Automobilisten mit ihren idealen Forderungen nicht berücksichtigt haben.

Nun haben wir eigentlich nur noch drei Differenzen mit dem Ständerat von einiger Wichtigkeit: Die Differenz wegen der Haftpflicht, dann die kleine Differenz wegen der Verjährung der Klage aus dem Automobilunfall, und endlich noch eine Differenz wegen der Ruhezeit für Berufsschauffeure. In zwei Punkten will die Kommission einstimmig den Ansprüchen des Automobilisten, die wir als berechtigt erachten, entgegenkommen, und im dritten Punkt will man im Gegensatz zu den offiziellen Äußerungen der Automobilisten eine andere Lösung vorschlagen. Ich glaube, die Billigkeit verlangt, daß man diesen Weg nun einschlägt. Ich will aber ganz ausdrücklich erklären: Nicht Referendumsdrohungen sind es und sollen es sein, die uns dazu bewegen, aber das Gefühl: wo der Mann recht hat, soll ihm Recht werden. Ich sage also dasselbe, was Herr Duft gesagt hat, nur nach der andern Richtung.

Welches ist bei der Haftpflicht eigentlich die natürliche Lösung? Wenn Sie ganz unbefangen an diese Frage herantreten, ganz neu, was leider jetzt nicht mehr der Fall ist, dann wäre die natürliche Lösung die: Wo bei einem Schadensereignis die Ursache ein menschliches Verschulden ist, da soll der Verschulder die Verantwortlichkeit tragen, der soll haften.

Umgekehrt: Wo der reine Zufall waltet, wo kein menschliches Verschulden in Frage kommt, weder hier noch dort, wer soll dort den Schaden tragen, der Verunfallte oder der Automobilhalter? Wir haben uns alle darauf geeinigt, da so weit zu gehen, daß wir den Automobilhalter mit der Verantwort-

lichkeit treffen. Warum? Weil eine Gefährde durch ihn auf die Straße gesetzt worden ist, um die Worte des Herrn Ast zu brauchen. Damit sind wir schon ziemlich weit über das Natürliche hinausgegangen. Das Natürliche wäre: Wer den Schaden hat, muß ihn tragen. Aus sozialem Empfinden heraus haben wir das verbessert, und ich bin durchaus auf dem Standpunkt, daß das recht war. Aber dürfen wir nun von den natürlichen Regelungen noch weiter abgehen? Wir sind nach zwei Richtungen abgegangen. Wir haben einerseits dem Halter Rechnung getragen und erklärt: Auch wenn der reine Zufall vorliegt, muß er nicht unter allen Umständen haften, nämlich dann nicht, wenn eine höhere Gewalt die Ursache gewesen ist, wenn das Automobil nur das ganz zufällige Mittel ist, durch das der Schaden herbeigeführt worden ist, wo aber der Schaden ebensogut auch ohne das Automobil hätte eintreten können. Das ist die eine Ausnahme.

Sollen wir nun auch zuungunsten des Automobilisten eine Ausnahme, von dem Grundsatz machen, daß, wenn er kein Verschulden trägt, er nicht haftet? Das haben wir getan, indem wir sagten: wenn zwar der Automobilist kein, dagegen der Verunfallte ein leichtes Verschulden trägt, dann soll der Automobilist doch nicht ganz leer ausgehen. Das ist wiederum auf soziale Erwägungen zurückzuführen. Wollen Sie eines nicht übersehen: Hier stehen nur zwei Parteien einander gegenüber, der Automobilist, der Halter des Fuhrwerkes, der schuldlos ist, und auf der andern Seite derjenige, der überfahren worden ist, der Geschädigte, bei dem nun ein gewisses leichtes Verschulden besteht. Wir argumentieren hier: In diesem Falle steht der Geschädigte nackt und bloß da; er hat einen kleinen Fehler begangen; wenn er vollständig mit seiner Klage abgewiesen wird, hat er niemanden mehr, an den er sich halten kann; er ist derjenige, der mit Leib oder sogar Leben bluten muß. Ihm gegenüber steht ein versicherter Halter des Automobils. Kann hier die Billigkeit von uns verlangen, daß wir in diesem Falle ein Entgegenkommen wenigstens so weit zeigen, daß wir sagen: einen Teil des Schadens soll in diesem Falle der Automobilist, oder richtiger, die Versicherungsgesellschaft, die hinter ihm steht, tragen? Das hat die Kommission akzeptiert, diesen Schritt hat sie gemacht.

Aber nun kommt die weitere Frage: soll auch dann, wenn ein Drittverschulden in den kausalen Nexus, in den Fluß von Ursache und Wirkung eingegriffen hat, wenn ein Dritter in die Speichen gegriffen hat, soll auch dann noch der Automobilhalter für den Schaden haften, der aus diesem Eingreifen in die Kurbel des Schicksals entstanden ist? Es ist sicher nicht die natürliche Lösung, wenn die Herren Antragsteller auch hier eine Ausnahme schaffen möchten, sondern das ist nun eine künstliche Lösung. Gewiß ist sie in einzelnen Fällen auch sozial wirksam, aber sie ist nicht mehr gerecht und nicht mehr mit den Forderungen der Ethik zu vertreten, gegenüber dem Automobilisten wenigstens. Der Begriff des sozialen Empfindens wird hier etwas überspannt. Eines wird meines Erachtens bei dieser Forderung immer vergessen, daß wir hier nun mehrere Rechtsverhältnisse zu beachten haben. Wir haben hier nicht mehr den Fall, wo der Geschädigte niemandem mehr gegenübersteht, wenn der Halter ihm nicht haftbar ist, sondern da steht er einem Dritten gegenüber,

Wir haben hier ein Rechtsverhältnis gegen den Halter, ein Rechtsverhältnis gegen den schädigenden Dritten und eventuell Rückgriffsrecht des Halters gegenüber dem schädigenden Dritten. Die Sache wird also hier komplizierter.

Nun ist es ja wahr, was angedeutet wurde, daß der Fall sich so präsentieren kann, wenn der Dritte kein Vermögen, kein greifbares Einkommen besitzt, daß der Anspruch gegen den Dritten dem Geschädigten effektiv nichts nützt. Es ist also dann so, wie es im Leben außerordentlich häufig auch auf andern Gebieten vorkommt, nicht nur im Automobilverkehr, daß wir von jemandem geschädigt werden, der uns aber den Schaden nicht vergüten kann, weil er nichts besitzt. Können wir nun überall diese Möglichkeiten des Lebens korrigieren? Und dürfen wir sie korrigieren durch ein Unrecht? Das ist der Punkt, wo wir auseinandergehen und wo ich auch hervorheben muß, daß wir bei andern Gesetzgebungsakten diesen Weg nicht beschritten haben. Wir haben das Eisenbahnpflichtgesetz, wir haben das Elektrizitätshaftpflichtgesetz, wenn ich es kurz so nennen darf, und auf beiden Gebieten haben wir nicht diese Kausalhaftung bei leichtem Verschulden eines Dritten, obwohl Elektrizitätswerk und Bahn es viel besser vermöchten und viel eher dafür aufkommen könnten als der einzelne Automobilist, der durchaus nicht immer Millionär ist. Wir wollen nämlich diese Idee ein für allemal ausschalten, daß wir heute unter einem Automobilisten nur einen Millionär verstehen dürfen. Wenigstens wenn ich an diejenigen Automobilisten denke, die ich an den Markttagen nach Bern hereingondeln sehe, von Bümpfiz und der Enden her, so sind es durchaus nicht immer Millionäre; ich müßte mich da sehr täuschen.

So müssen Sie nur die Tatsachen betrachten, davon müssen Sie ausgehen, und dann werden Sie nicht mehr diese Gleichstellung vornehmen können zwischen dem Fall des schuldhaften Dritten und dem Fall des schuldhaften Geschädigten, weil die Lage eine ganz andere ist.

Ich möchte sogar noch auf eine gewisse Gefahr aufmerksam machen, die unter Umständen bestehen kann, wenn Sie den Weg einschlagen, der Ihnen im Antrag Duft-Ast und in der Formulierung des Ständerates gezeigt wird. Nehmen Sie an, der Fall liege nun so, daß nach dieser Fassung gegen den Automobilhalter geklagt wird. Das Gericht konstatiert nach den Akten, die ihm vorgelegt werden, daß ein leichtes Verschulden eines Dritten vorliege. Das sagt in der Verteidigung der Beklagte, die Versicherungsgesellschaft; der Dritte ist nicht anwesend. Der Richter nimmt das an, die Klage wird meinetwegen zu 50 % geschützt. Nachher geht der Verunfallte gegen den Dritten vor und sagt: Der Richter hat ja erklärt, daß du Dritter auch ein leichtes Verschulden tragest, darum ist der Automobilhalter nur mit 50 % herangezogen worden, die andern 50 % will ich von dir. Es kommt zur Klage, aber bei einem andern Gericht. Denn es ist ja ein anderer, obligationenrechtlicher Anspruch, der nur am Wohnsitz des Dritten gelten gemacht werden muß.

Der neue Richter sagt, es ist gar nicht richtig, daß ein leichtes Verschulden des Dritten vorliegt, nach den Beweismitteln, die ihm der Dritte vorlegt, der vorher gar keine Rolle gespielt hat im andern Prozeß. So kommt der Geschädigte um die Hälfte

seines Anspruches, weil er zuerst den Halter genommen hat und hier nun die andere Hälfte nicht findet. Vielleicht könnte mit einer Revision das gutgemacht werden, wenn man in beiden Prozessen bis zur letzten Instanz hinaufginge, Prozesse züchtete. Es ist ja auf der andern Seite auch von Prozeßzüchtereien gesprochen worden. Ich möchte auf solche Situationen hinweisen, die man sehr häufig, ich habe mich davon überzeugt, übersah, weil man nicht daran dachte, daß es ganz verschiedene Prozesse sind, die hier angestrengt werden müssen. Das dürfen wir aber in solchen Fragen nicht übersehen.

Es ist mit Recht schon von dem einen der Herren Referenten hervorgehoben worden, daß wir überhaupt nicht klar sind bei der Formulierung des Ständerates und nach dem Antrag der Herren Duft und Ast, wie man sich diese verschiedenen Rechtsverhältnisse vorstellt. Ist nach dieser Formulierung bei einem leichten Verschulden des Dritten dieser eigentlich ganz frei, wird er entlastet, oder besteht, wenn die Klage des Geschädigten gegen den Halter reduziert wird, für den Rest, der ihm nicht zugesprochen wird in diesem ersten Prozeß, noch ein Restanspruch gegenüber dem Dritten? Auch das ist nicht gesagt und nicht abgeklärt: Hat der Automobilist, der, sagen wir einmal für 50 % haftbar erklärt wurde, ohne sein Verschulden, wenigstens noch den Rückgriff für die von ihm bezahlten 50 % gegenüber dem schuldigen Dritten? Das müßte noch klargelegt werden. Ich darf das ruhig behaupten. Warum? Weil ich sehr hervorragende Juristen angefragt habe, wie sie eigentlich diesen Artikel auslegen, wie sie die Frage beantworten: «Bestehen diese Restansprüche, bestehen diese Rückgriffe?» Zwei hervorragende Juristen sagten mir, sie hätten das immer so aufgefaßt, daß der Dritte vollständig entlastet sei. Ein dritter hervorragender Jurist aber erwiderte mir, nein, ich fasse es auf, wie Sie es auffassen, daß diese Ansprüche doch bestehen. Wir waren also, wenn ich mich auch noch ein wenig als Juristen rechnen darf, zwei gegen zwei. Die andern waren ganz sicher bedeutende Juristen, die mit ihren Meinungen sich diametral gegenübergestellt haben (Heiterkeit). Auch das ist zu berücksichtigen und auszuschalten, wenn man ein Gesetz schafft.

Aber ich möchte noch etwas anderes sagen. Wir streiten uns da um das Theoretische, um die Konstruktion und werden schier leidenschaftlich dabei und vergessen, was wir an Praxis hinter uns haben. Wir haben seit über 40 Jahren, also freilich nicht seit den Römerzeiten (Heiterkeit) aber doch seit wir Obligationenrecht und Automobil nebeneinander haben, den Zustand, daß der Automobilist nur aus Verschulden haftbar gemacht werden kann. Und was haben wir bei diesem Rechtszustand erlebt? Daß der Automobilist in 80 % aller eingeklagten Fälle, ich glaube, es sind aber noch mehr und ich bleibe unter dem Wahren, haftbar gemacht wurde, von Gerichten erster, zweiter und letzter Instanz! Glauben Sie, das würde nun anders? Das sage ich den Automobilisten ganz offen, das habe ich ihnen immer erklärt, ich mache ihnen keinen Firlefanz vor: Die Automobilisten werden mit der Annahme des Kommissionsantrages nicht sehr viel gewinnen. Warum? Es handelt sich da um die peinlich genaue Frage: Ist ein wirklich leichtes Verschulden eines Dritten vorhanden, und gar kein Verschulden des Automobilisten? Nehmen

Sie, praktisch gesprochen, einmal den Fall, ein Dritter habe ein leichtes Verschulden begangen, habe z. B. ohne Absicht, leicht fahrlässig, einen Fußgänger vor das Automobil hingestoßen und dieser Fußgänger ist überfahren worden. Der Dritte habe nichts und das Gericht, vor das die Klage gebracht wird, weiß es, daß der Mann nichts hat und wenn es es nicht wissen würde, dann würde es ihm deutlich unter die Nase gerieben. Es weiß also, daß der arme Geschädigte nichts kriegt, weil er sich an diesen Dritten halten muß. Nun fängt das Gericht an zu studieren: Hat sich nicht vielleicht der Automobilist doch eines ganz kleinen Fehlers schuldig gemacht, so daß er und die Versicherung auch noch genommen werden kann? Oder kann man nicht vielleicht sagen, dieses ganz leichte Verschulden des Dritten sei überhaupt kein Verschulden gewesen? In beiden Konstruktionen muß der Automobilist eben bezahlen. So ist es bis jetzt gegangen und ich habe für mich ein bißchen die Idee, es werde auch in Zukunft mit dem Art. 31 unseres Automobils so gehen, wenn er nach dem Antrag der Kommission angenommen wird. Dann haben wir das Gesetz nach natürlichem Recht gestaltet, es wird nach dem Naturrecht des Richters angewendet werden und die Automobilisten haben das Gefühl, daß ihnen Recht gesprochen worden sei hier im Parlament, daß man sie nicht anders behandelt habe als man andere Dritte auch behandeln werde.

Ich muß gegenüber Herrn Duft wirklich sagen, ich habe das Gefühl, daß es nicht recht und nicht billig wäre, wenn sein Grundsatz aufgestellt würde, der Automobilist habe nicht nur für den Zufall und für das grobe und leichte Verschulden seiner Angestellten zu haften, sondern sich auch zu versichern für das Verschulden eines x-beliebigen Dritten, den er gar nicht kennt und nicht kennen kann. Das scheint mir zu weit zu gehen und darum möchte ich Sie bitten, in dieser praktisch unwichtigen, aber für das Gesetz, das ich mir als einen Fortschritt für das Schweizervolk wünsche, wichtigen Frage das Richtige zu treffen und mit der Kommission die Fassung des Art. 31 anzunehmen.

Duft: Gestatten Sie mir einige Worte der Replik. Herr Bundesrat Häberlin hat sich dahin geäußert, daß man in dieser Angelegenheit weit entgegengekommen sei. Meine Herren, es handelt sich hier nicht um das Maß von Entgegenkommen, sondern um die Frage: Treffen wir objektiv das Richtige? Schaffen wir gutes Recht? Die Auslassungen von Herrn Bundesrat Häberlin scheinen mir noch sehr stark auf dem Boden der Verschuldungshaftung zu stehen, während der Entwurf doch auf dem Prinzip der Gefährdungshaftung beruht. Bei diesem Prinzip ist die Haftung schwerer, weil das Wesen der Haftung ein objektives Moment ist: die große Gefährdung durch das Automobil. Man kann doch das Automobil nicht mit einem Handwagen vergleichen, sondern muß dessen besondere Konstruktion, dessen Wucht und Kraft, dessen besondere Beanspruchung unserer Strassen, ins Auge fassen.

Prof. Meili schreibt in seinem Buch über das Automobilrecht: « Wer die Haftung wegen leichten Verschuldens aufheben will, der steckt noch mit einem Bein im Verschuldungsprinzip drin. » Die Ausführungen von Herrn Bundesrat Häberlin erinnern lebhaft an diesen Satz.

Ich hebe hervor: Herr Bundesrat Häberlin hat die Frage nicht beantwortet, warum bei leichtem Verschulden eines Dritten die Haftung des Halters aufgehoben werden soll. Die Gleichstellung des Verschuldens des Verletzten und des Dritten ist notwendig, weil über beiden Verschulden das objektive Gefährdungsmoment des Autos steht. Im bürgerlichen Gesetzbuch Deutschlands ist die Haftung des Tierhalters so streng gestaltet, daß nicht einmal grobes Verschulden eines Dritten den Tierhalter von der Haftung befreit. Es ist ihm allerdings das Rückgriffsrecht gegen den schuldhaften Dritten gegeben. Ich erinnere an die Ausführungen unseres Herrn Kollegen Biroll, bei der ersten Beratung, der sich nach dieser Richtung ausgesprochen hat. Grundsätzlich wäre eine solche Regelung die richtigere. Ich weiß, daß viele Kollegen des Rates auf dem Boden einer schärferen Haftung stehen, als wie sie der ständerätliche Beschluß involviert. Der ständerätliche Beschluß ist also die richtige, zutreffende und für unsere Verhältnisse gangbare Mittellinie.

Noch einige Bemerkungen zu den Liebenswürdigkeiten meines sehr verehrten Kollegen Lachenal. Er hat bis auf die alten Römer zurückgegriffen, ohne uns aber aus dem römischen Automobilhaftrecht dozieren zu können. Ich gebe zu, daß meine Ausführungen etwas kräftig gehalten waren. Sie mußten es sein, weil sie das Echo sind, das aus dem Walde zurücktönt, das Echo auch gegenüber den vielen Automobilunfällen, die im vergangenen Sommer passierten. Ich weise die Apostrophierung von Herrn Kollega Lachenal zurück, als hätte ich meine Vorwürfe allgemein gehalten, an alle Automobilisten gerichtet. Durchaus nicht. Auch Herr Lachenal kennt diejenigen, die ich nicht treffen wollte, wie auch jene, für die diese Vorwürfe bestimmt sind. Das Volk weiß zwischen den anständigen und unanständigen Automobilfahrern gut zu unterscheiden.

Ich habe auch nicht die Wirtschaftlichkeit des Automobils in toto bestritten. Herr Lachenal wird doch nicht glauben, daß ich hinter dem Monde lebe. Aber die Wirtschaftlichkeit des Automobils wird übertrieben, bei aller Anerkennung, daß das Automobil heute eine Lebensnotwendigkeit ist und vielen Leuten Verdienst und Brot bringt. Aber aus der Anerkennung dieser Lebensnotwendigkeit ist durchaus nicht zu folgern, daß das Automobil nicht eine Haftung tragen solle, die seinem gefährlichen Charakter entspricht.

Herr Kollega Lachenal hat mir den Vorwurf gemacht, ich hätte eine Wahlrede verpaßt. Ich bedaure, daß mir Herr Lachenal, das nicht vor den Wahlen sagte; da ich aber diese Ausführungen gerade nach den Wahlen angebracht habe, so wollte ich Herrn Lachenal nur beweisen, daß es mir um die Sache Ernst ist. Herr Lachenal hat auch völlig ignoriert, dass der Bundesrat ursprünglich auf dem gleichen Boden stand. Von Herrn Bundesrat Häberlin vernahm ich nicht, aus welchem Grunde der Bundesrat eigentlich von seinem Standpunkt abging. Ich kenne den Grund aber trotzdem: Man wollte nach dem stürmischen Vordringen der Automobilisten Konzessionen machen. Wir kämpfen hier eigentlich gegen Windmühlen. Der Ständerat hat seinen Beschluß einmütig gefaßt, er wird daran festhalten, vor dem Automobil nicht « umfallen ». Ersparen wir uns' das Schauspiel, daß wir später nachhinken

müssen, stimmen wir heute dem Beschluß des Ständerates zu. Für die Automobilisten steht nicht eine « injustice », sondern nur eine Prämienfrage auf dem Spiel, für das Volk aber handelt es sich um eine Frage gesunden Rechtes und wahrer Gerechtigkeit.

Ich beantrage Abstimmung unter Namensaufruf.

Präsident: Ich frage an, ob dieser Antrag die nötige Unterstützung findet.

Es ist nicht der Fall.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommission	85 Stimmen
Für den Antrag Duft und Ast	54 Stimmen

Präsident: Sie haben mit 85 gegen 54 Stimmen dem Antrag der Kommission zugestimmt.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

Vormittagssitzung vom 8. Dezember 1925. *Séance du matin du 8 décembre 1925.*

Vorsitz — Présidence: Hr. Hofmann.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

Differenzen. — Divergences.

(Siehe Seite 751 hievor. — Voir page 751 ci-devant.)

Art. 37.

Antrag der Kommission.

Festhalten am früheren Beschluß.

Proposition de la Commission.

Maintenir la décision antérieure.

Antrag Duft und Ast.

Zustimmung zum Beschluß des Ständerates.
(Verjährungsfrist: 2 Jahre.)

Proposition Duft et Ast.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.
(Prescription: deux ans.)

M. Calame, rapporteur: L'art. 37 traite de la prescription. Le délai de 2 ans pour la prescription des actions en responsabilité civile dérivant de la loi avait paru trop long à votre commission et le Conseil national l'a ramené à un an. Mais le Conseil des Etats,

pour des raisons de concordance avec la loi sur la responsabilité des chemins de fer essentiellement, et sous le prétexte aussi que les intéressés ne doivent pas être trop limités dans leurs moyens, est revenu au terme de 2 ans. Il ne nous paraît que les raisons sommairement exposées au Conseil des Etats par M. le conseiller aux états Bolli soient pertinentes et c'est pourquoi la commission vous engage à en demeurer à votre décision et à ramener à un an le délai de prescription.

Walther, Berichterstatter: Im Anschluß an die Gesetzgebung betr. die Eisenbahnhaftpflicht hatte der Ständerat die Verjährung auf 2 Jahre festgesetzt. Unser Rat ging dann auf 1 Jahr zurück. Der Ständerat hat bei seiner letzten Beratung auf seinem früheren Beschluß beharrt. Die Begründung, die für dieses « Beharrungsvermögen » angeführt wurde, scheint mir aber nicht sehr einleuchtend zu sein. Man kann wohl sagen, daß die Vorbereitung für die Klagestellung wohl in der großen Mehrzahl der Fälle innert Jahresfrist getroffen werden kann. Im übrigen braucht ja der Anspruch nicht innert Jahresfrist definitiv geltend gemacht zu werden. Man kann Vorkehrungen treffen, um die Verjährung zu unterbrechen, zum Beispiel eine Betreibung anheben usw. Dehnt man die Frist allzulange aus, und in der Kommission hatte man die Meinung, daß 2 Jahre allzulange seien, so hat das den Nachteil, speziell für den Beklagten, daß die Sammlung der Beweismaterialien dadurch eher erschwert und gehemmt werden könnte. Dabei kommt auch die Rücksicht auf den Automobilisten. Ich glaube, man darf dem Automobilisten auch nicht zumuten, daß er allzulange warten muß und immer mit dem Gedanken sich zu tragen hat, ob man ihn belangen wolle oder nicht. Die zweijährige Verjährungsfrist ist daher speziell auch ein Anfechtungsgrund, der aus den Kreisen der Automobilisten geltend gemacht wird. Ich glaube, es würde der Sache besser dienen, wenn man auch ein gewisses Entgegenkommen gegenüber den Interessentenkreisen zeigt. Wir tun das, wenn wir gegenüber dem Beschluß des Ständerates an unserm Beschlusse festhalten, und die einjährige Verjährungsfrist in das Gesetz aufnehmen. Wir beantragen Ihnen das.

Duft: Ich beantrage Ihnen Zustimmung zum Beschluß des Ständerates. Man ist den Automobilisten nachgerade in vielen Punkten sehr weit entgegengekommen: zum Beispiel Fahrgeschwindigkeit, Haftpflicht. Nun soll man auch noch in der Frage der Verjährung ihren Begehren entsprechen. Es handelt sich hier nicht, um mit Herrn Kollegen Lachenal zu reden, um eine Frage der « justice » oder « injustice », auch nicht um eine Prämienfrage, sondern mehr um eine Billigkeitsfrage. Es kostet die Herren Automobilisten gar nichts, wenn wir die Verjährungsfrist auf 2 Jahre festlegen. Es gilt die Verhältnisse des praktischen Lebens zu würdigen. Herr Referent Walther führte aus, daß es in der Mehrzahl der Fälle möglich sei, innert Jahresfrist die Klagevorbereitungen zu treffen. Ich gebe das zu. Aber es gibt eine Minderzahl von Fällen, in denen das nicht möglich ist. Ich habe gegenwärtig zwei praktische Fälle in der Hand, bei denen die Verhältnisse so liegen, daß mit der einjährigen Verjährungsfrist nicht auskommen werden kann. Beide Fälle betreffen

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1925
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.12.1925
Date	
Data	
Seite	751-764
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 965

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

müssen, stimmen wir heute dem Beschluß des Ständerates zu. Für die Automobilisten steht nicht eine « injustice », sondern nur eine Prämienfrage auf dem Spiel, für das Volk aber handelt es sich um eine Frage gesunden Rechtes und wahrer Gerechtigkeit.

Ich beantrage Abstimmung unter Namensaufruf.

Präsident: Ich frage an, ob dieser Antrag die nötige Unterstützung findet.

Es ist nicht der Fall.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommission	85 Stimmen
Für den Antrag Duft und Ast	54 Stimmen

Präsident: Sie haben mit 85 gegen 54 Stimmen dem Antrag der Kommission zugestimmt.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

Vormittagssitzung vom 8. Dezember 1925. *Séance du matin du 8 décembre 1925.*

Vorsitz — Présidence: Hr. Hofmann.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

Differenzen. — Divergences.

(Siehe Seite 751 hievor. — Voir page 751 ci-devant.)

Art. 37.

Antrag der Kommission.

Festhalten am früheren Beschluß.

Proposition de la Commission.

Maintenir la décision antérieure.

Antrag Duft und Ast.

Zustimmung zum Beschluß des Ständerates.
(Verjährungsfrist: 2 Jahre.)

Proposition Duft et Ast.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.
(Prescription: deux ans.)

M. Calame, rapporteur: L'art. 37 traite de la prescription. Le délai de 2 ans pour la prescription des actions en responsabilité civile dérivant de la loi avait paru trop long à votre commission et le Conseil national l'a ramené à un an. Mais le Conseil des Etats,

pour des raisons de concordance avec la loi sur la responsabilité des chemins de fer essentiellement, et sous le prétexte aussi que les intéressés ne doivent pas être trop limités dans leurs moyens, est revenu au terme de 2 ans. Il ne nous paraît que les raisons sommairement exposées au Conseil des Etats par M. le conseiller aux états Bolli soient pertinentes et c'est pourquoi la commission vous engage à en demeurer à votre décision et à ramener à un an le délai de prescription.

Walther, Berichterstatter: Im Anschluß an die Gesetzgebung betr. die Eisenbahnhaftpflicht hatte der Ständerat die Verjährung auf 2 Jahre festgesetzt. Unser Rat ging dann auf 1 Jahr zurück. Der Ständerat hat bei seiner letzten Beratung auf seinem früheren Beschluß beharrt. Die Begründung, die für dieses « Beharrungsvermögen » angeführt wurde, scheint mir aber nicht sehr einleuchtend zu sein. Man kann wohl sagen, daß die Vorbereitung für die Klagestellung wohl in der großen Mehrzahl der Fälle innert Jahresfrist getroffen werden kann. Im übrigen braucht ja der Anspruch nicht innert Jahresfrist definitiv geltend gemacht zu werden. Man kann Vorkehrungen treffen, um die Verjährung zu unterbrechen, zum Beispiel eine Betreibung anheben usw. Dehnt man die Frist allzulange aus, und in der Kommission hatte man die Meinung, daß 2 Jahre allzulange seien, so hat das den Nachteil, speziell für den Beklagten, daß die Sammlung der Beweismaterialien dadurch eher erschwert und gehemmt werden könnte. Dabei kommt auch die Rücksicht auf den Automobilisten. Ich glaube, man darf dem Automobilisten auch nicht zumuten, daß er allzulange warten muß und immer mit dem Gedanken sich zu tragen hat, ob man ihn belangen wolle oder nicht. Die zweijährige Verjährungsfrist ist daher speziell auch ein Anfechtungsgrund, der aus den Kreisen der Automobilisten geltend gemacht wird. Ich glaube, es würde der Sache besser dienen, wenn man auch ein gewisses Entgegenkommen gegenüber den Interessentenkreisen zeigt. Wir tun das, wenn wir gegenüber dem Beschluß des Ständerates an unserm Beschlusse festhalten, und die einjährige Verjährungsfrist in das Gesetz aufnehmen. Wir beantragen Ihnen das.

Duft: Ich beantrage Ihnen Zustimmung zum Beschluß des Ständerates. Man ist den Automobilisten nachgerade in vielen Punkten sehr weit entgegengekommen: zum Beispiel Fahrgeschwindigkeit, Haftpflicht. Nun soll man auch noch in der Frage der Verjährung ihren Begehren entsprechen. Es handelt sich hier nicht, um mit Herrn Kollegen Lachenal zu reden, um eine Frage der « justice » oder « injustice », auch nicht um eine Prämienfrage, sondern mehr um eine Billigkeitsfrage. Es kostet die Herren Automobilisten gar nichts, wenn wir die Verjährungsfrist auf 2 Jahre festlegen. Es gilt die Verhältnisse des praktischen Lebens zu würdigen. Herr Referent Walther führte aus, daß es in der Mehrzahl der Fälle möglich sei, innert Jahresfrist die Klagevorbereitungen zu treffen. Ich gebe das zu. Aber es gibt eine Minderzahl von Fällen, in denen das nicht möglich ist. Ich habe gegenwärtig zwei praktische Fälle in der Hand, bei denen die Verhältnisse so liegen, daß mit der einjährigen Verjährungsfrist nicht auskommen werden kann. Beide Fälle betreffen

schwere Körperverletzungen durch Automobilunfälle, die einen langen Spitalaufenthalt zur Folge hatten. Im einen Fall hat dieser lange Spitalaufenthalt eine Brustfellentzündung und nachher noch eine latente Tuberkulosis ausgelöst. Die Unfallfolgen können medizinisch innerhalb eines Jahres nicht definitiv abgesehen werden. Im andern Falle ist das hauptsächlich verletzte Glied das Auge. Der Augenarzt erklärt, es können im Verlauf eines Jahres, vielleicht noch auf eine viel längere Zeit hinaus, Unfallfolgen nicht abschließend beurteilt werden. In beiden Fällen, ist die Versicherung, die einzuspringen hat, vergleichsbereit, weigert sich aber, eine Leistung zu machen und sich zu präjudizieren. Es läge auch nicht im Interesse dieser Verletzten, die Fälle jetzt schon abschließend zu behandeln. Wäre die Verjährungsfrist auf ein Jahr festgelegt, so würden die Verletzten gezwungen, mit rechtlichen Maßnahmen gegen den Automobilhalter vorzugehen. Schließlich wäre auch nur eine Betreibung zur Unterbrechung der Verjährung ein feindseliger Akt. Es verschlägt doch sicher gar nichts, wenn wir diese Verhältnisse, berücksichtigen, und die Fixierung dieser Frist so treffen, daß wir in Zustimmung zum Ständerat auf zwei Jahre erkennen. Ich möchte Sie, meine Herren Kollegen, ersuchen, wenigstens in diesen Punkten den Interessen der Verletzten zu entsprechen und hier die Verjährungsfrist nach unserm Antrage zu fixieren.

Dedual : Ich finde, daß die einjährige Frist vollkommen genügt. Man handelt im Interesse des Geschädigten selbst, auch wenn dieser es nicht einsehen sollte, wenn man dafür sorgt, daß die Prozedur nicht zu lange hinausgeschoben wird, und daß es sich möglichst bald entscheide, ob der Geschädigte überhaupt etwas bekommt, und eventuell, wieviel er zu erwarten hat. Ein Jahr Frist bietet genügend Zeit, damit sich entscheide, ob es wirklich zum Prozeß kommen muß, oder ob eine Verständigung tunlich erscheint. Auch für die Abklärung des Sachverhaltes ist, gleichviel ob es zu einer Verständigung oder zum Prozeß führt, innerhalb eines Jahres hinreichend Zeit und Gelegenheit vorhanden. Und falls es zu einem Prozeß kommt, so braucht derselbe bekanntlich erst in den letzten Tagen der Jahresfrist eingeleitet zu werden, damit kein Recht verwirkt. Also Zeit genug, um endlich einmal anzufangen, wenn ein Prozeß überhaupt innert angemessener Frist beendet werden soll. Besondere Gründe gegen die einjährige Frist und für die zweijährige Frist können nicht geltend gemacht werden. Also dehne man die Pendenz von Gesetzes wegen nicht allzu sehr aus. Das rechtfertigt sich innerlich nicht und hat auch keinen praktischen Zweck. Eine Verkürzung des Prozeßrechtes ist damit nicht verbunden. Im übrigen soll der Rechtsgang im Interesse aller Beteiligten möglichst beschleunigt werden.

Bunderat Häberlin : Mit den Herren Vorrednern teile ich die Ansicht, es handle sich in dem Verjährungsstreite nicht sowohl um eine ausgesprochene Rechtsfrage, als um eine praktische Frage, eine Frage der Billigkeit. Aber gerade aus diesen Erwägungen möchte ich Sie bitten, auch hier den Antrag Ihrer Kommission, der durchaus wohl überlegt ist, anzunehmen. Im Ständerat sind für die

zweijährige Frist einer Klage aus Automobilunfall hauptsächlich zwei Gründe angeführt worden : Einmal derjenige, den auch Herr Duft in den Vordergrund stellt. Es könnten komplizierte Verhältnisse vorliegen, die innert Jahresfrist sich nicht genügend abklären lassen, und sodann ist damit gefochten worden, daß auch in anderen Spezialgesetzen, nämlich im Eisenbahnhaftpflichtgesetz und dem Starkstrom-Haftpflichtgesetz, eine zweijährige Verjährungsfrist eingeführt sei. Wir wollen untersuchen, ob diese Gründe ausreichen. Wir wollen nicht aus dem Auge verlieren, daß freilich die regelmässige Verjährungsfrist bei vertraglichen Verhältnissen sogar die zehnjährige ist. Aber meine Herren das ist verständlich, wenn ich mit einem andern einen Vertrag abgeschlossen habe, und es wird darin festgelegt, ich bekomme daher so und so viel, so soll der andere nicht schon nach Jahresfrist fortspringen und sagen können, er anerkenne nichts mehr. Wenn ich mein Wort gegeben habe, soll ich nicht nur auf ein Jahr behaftet werden können. Etwas anderes ist es, wenn man aus einem Zufall haftpflichtig geworden ist. Bei allen Verschuldungsklagen haben wir regelmässig die einjährige Verjährung. Nun soll einer, der nicht einmal das Verschulden zu prästieren hat, länger haften müssen? Schon das erscheint nicht billig. Und dann, meine Herren, wollen Sie den Unterschied beachten zwischen den Fällen des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes, der Starkstromhaftpflicht und der Haftpflicht aus dem Automobilgesetz. Wenn eine Eisenbahngesellschaft eingeklagt wird aus einem Eisenbahnunfall, so steht hier eine große Gesellschaft, die als Beklagte ihren ständigen Rechtsanwalt, ihr Rechtsbureau hat, die mit derartigen Betriebsunfällen als mit etwas Gewöhnlichem leider rechnen muß, die das in ihre Verwaltungstätigkeit einbeziehen muß und bei der es nun tatsächlich außerordentlich wenig ausmacht, ob sie im laufenden Geschäftsjahre oder im folgenden diese Unfälle abzuwickeln hat. Aehnlich ist es bei den großen Elektrizitätswerken, die ebenfalls darauf gefaßt sein müssen. Aber der einzelne Automobilist hat in der Regel kein Rechtsbureau, keine Agenda für Betriebsunfälle. Er ist ein gewöhnlicher Privatmann, der durch derartige Unfälle, die ihm passieren, erschüttert wird, für den das eine Ausnahme in seinem Privatleben ist, und wo er mit Recht den Anspruch erheben darf : « Ich will doch wenigstens innerhalb Jahresfrist wissen, ob ich aus dem Unfälle, der mir passiert ist, überhaupt belangt werde oder ob ich nicht belangt werde ». Das ist es, was wir verlangen mit dem Kommissionsantrag, daß wenigstens einmal die Klage oder der Anspruch geltend gemacht werden muß, wenn es auch nur durch eine Betreibung wäre. Da muß ich nun sagen : Ich komme bei der praktischen Ueberlegung den Bedenken des Herrn Nationalrat Dr. Duft nicht nach, in den zwei Fällen, die er genannt hat, und wo er ausführte, das Interesse des Verletzten erheische, daß eine zweijährige Verjährungsfrist bestehe. Auch wenn die Folgen des Unfalles noch nicht ganz abgeklärt sind, so betreibt man eben vor Ablauf der Jahresfrist für eine möglichst hohe Summe, die unter allen Umständen den Kläger deckt, auch wenn die Schadenfolgen sich als noch so groß herausstellen sollten. Nun hat Herr Dr. Duft freilich gesagt : Das ist eine unfreundliche Handlung! Ja, meine Herren, es ist noch viel unfreundlicher, wenn Sie den Anderen zwei Jahre zap-

peln lassen und er nicht weiß, ob man schließlich nicht doch mit einer Betreibung oder Klage kommt. Wenn Sie übrigens die Unfreundlichkeit sparen wollen, so haben Sie ja das edle Mittel, daß Sie zu dem Manne gehen und ihm sagen : Ich will Sie nicht einklagen und will Sie nicht betreiben, weil ich noch nicht weiß, wieviel ich haben muß; geben Sie mir eine schriftliche Erklärung, daß Sie auf die einjährige Verjährungsfrist verzichten und keine solche Einrede erheben werden. Dann will ich Sie nicht betreiben». Man ist zwar selten so zart und mimosenhaft miteinander bei derartigen Situationen. Also ich denke, wir wollen auch dem Automobilisten wirklich nach den Verhältnissen des Lebens gerecht werden und es ermöglichen, daß er innerhalb Jahresfrist weiß, ob er überhaupt eingeklagt wird. Italien hat zum Beispiel nur eine Verjährungsfrist von drei Monaten und kommt damit auch aus.

Ich möchte Herrn Dr. Duft noch auf etwas aufmerksam machen, was er vielleicht übersieht : Es hat auch eine gewisse Gefahr in sich, wenn Sie hier für den Anspruch des Geschädigten gegenüber dem Automobilisten die zweijährige Verjährungsfrist einführen. Denken Sie daran, daß der Verletzte gegen den Dritten, der vielleicht den Unfall verschuldet hat, nur die einjährige Verjährungsfrist des Obligationenrechtes hat. Was kann da passieren? Der Verletzte denkt nur an den Anspruch gegen den Automobilhalter, wartet mit seinem Anspruch bis zum zweiten Jahre, klagt dann den Automobilhalter ein, wird aber in seinem Prozeß abgewiesen, weil ein Drittverschulden vorgelegen habe. Er wendet sich nun gegen den Dritten, der hält ihm entgegen : Einjährige Verjährungsfrist; Du kommst gegen mich zu spät! — Solche Fälle können vorkommen. Wenn der Verletzte natürlich vorsichtig ist, passiert ihm das nicht. Aber wenn er vorsichtig ist, betreibt er auch den Anderen innerhalb eines Jahres.

Ich möchte Sie wirklich bitten, dort, wo man den Automobilisten entgegenkommen kann, das zu tun. Hier ist eine derjenigen Stellen, wo man das tun kann, ohne daß es für das schutzbedürftige Publikum etwas ausmacht.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag der Kommission : Große Mehrheit.

Art. 40.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

M. Calame, rapporteur: Sur proposition de notre ancien collègue M. de Rabours, le Conseil national a complété l'art. 40 par un al. 3ter, autorisant le détenteur d'un automobile à faire abstraction de l'assurance pour ses ascendants et ses descendants. Le Conseil des Etats s'est rallié à cette exception en l'étendant au conjoint du détenteur d'automobile. La décision du Conseil des Etats est dans la logique même et nous nous rallions sans peine à cette modification que nous vous proposons d'admettre également.

Walther, Berichterstatter: Der Ständerat hat beschlossen, neben den Blutsverwandten auch die Ehegatten unter jenen Personen aufzuführen, für welche der Halter keine Haftpflichtversicherung einzugehen hat. Der Präsident der Kommission des Ständerates, Herr Dr. Bolli, hat gegen diese Einbeziehung gewisse Gründe geltend gemacht, die nicht ohne weiteres zu verwerfen sind. Die erbrechtlichen und die güterrechtlichen Verhältnisse liegen tatsächlich bei den Ehegatten nicht genau so, wie bei den Aszendenten und Deszendenten. Immerhin ist die Sache nicht von großer Tragweite. Unsere Kommission schlägt Ihnen vor, dem ständerätlichen Beschluß zuzustimmen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 40bis.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

M. Calame, rapporteur: Le Conseil des Etats a apporté à cet article une modification qui affecte le texte allemand. Il s'agit de mettre en harmonie parfaite la langue française et la langue allemande.

Nous vous proposons ici encore d'adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Walther, Berichterstatter: Der Ständerat hat eine redaktionelle Aenderung im zweiten Satze beschlossen, der mit dem ersten Absatz in Einklang zu bringen ist, indem man in beiden Fällen einsetzt «das Aussetzen oder Aufhören». Wir beantragen Zustimmung zum Ständerat.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 42.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

M. Calame, rapporteur: Le Conseil des Etats a reconnu que l'al. 2 de l'art. 42 pouvait être biffé. Il s'est persuadé de plus que le premier alinéa n'était pas indispensable. Il en a donc décidé la suppression. Après examen, votre commission constate également que l'art. 42 ne répond pas à une nécessité; elle se rallie à la décision du Conseil des Etats et vous engage à faire de même.

Walther, Berichterstatter: Der Ständerat hat beschlossen, diesen Artikel zu streichen. Der Artikel hätte nach Anschauung des Ständerates nur dann Sinn, wenn die direkte Klage des Verunfallten gegen die Versicherungsgesellschaften aufgenommen wäre. Das ist nun aber nicht geschehen. Der Artikel könnte in seiner jetzigen Fassung tatsächlich leicht zu Mißverständnissen führen. Die Kommission schlägt Ihnen mit dem Ständerate vor, den Artikel zu streichen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 46.**Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Beschluß des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

M. Calame, rapporteur: Le deuxième alinéa de l'art. 46 a été adopté par le Conseil national sans que les termes en aient été pesés. On s'était attaché à l'idée seulement. Le Conseil des Etats a constaté que, dans la forme adoptée, l'alinéa nouveau ne devait pourtant pas traduire exactement la pensée de son auteur. Une loi fédérale ne peut, en effet, exonérer un automobiliste étranger de sa responsabilité civile. Il s'agit, au reste, dans cet art. 46 de l'obligation de l'assurance. Et ce qu'on a voulu, c'est évidemment que l'automobiliste étranger, venant de l'étranger, puisse s'affranchir de l'obligation d'assurer les personnes transportées gratuitement qu'il emmène avec lui. C'est ce que dit expressément le nouveau texte adopté par le Conseil des Etats et auquel vous voudrez bien vous rallier à votre tour.

Walther, Berichterstatter: In Abs. 1 dieses Artikels besteht eine kleine Differenz. Sie ist ausschließlich redaktioneller Natur. Wir können sie ohne weiteres der Redaktionskommission überlassen.

In Abs. 2 besteht allerdings noch eine materielle Differenz. Unser Rat hatte seinerzeit bestimmt, daß der Bundesrat den aus dem Auslande einfahrenden Automobilisten von seiner Haftpflicht gegenüber den unentgeltlich aus dem Ausland eingeführten Personen entlasten kann. Im Ständerat wurde mit Recht darauf aufmerksam gemacht, daß sich die Haftpflicht des fremden Automobilisten unter Umständen gar nicht nach unserer schweizerischen Gesetzgebung regeln kann. Man erwähnte damals im Ständerate z. B. das Verhältnis von Vater zu Sohn, von Dienstherrn zu Dienstboten usw. Der Bundesrat wird überhaupt nicht in der Lage sein, eine gesetzliche Haftpflicht aufzuheben. In Wirklichkeit steht auch nicht die Haftpflicht in Frage, sondern die Versicherungspflicht. Von dieser Versicherungspflicht soll der Ausländer für die genannten Kategorien von Personen entlastet werden können. Der Ständerat beschloß daher, statt «Haftpflicht» korrekterweise zu sagen «Versicherungspflicht». Wir stehen nicht an, Ihnen Zustimmung zum Ständerate vorzuschlagen.

Angenommen. — *Adopté.***Art. 54.****Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Beschluß des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

M. Calame, rapporteur: La suppression de l'art. 24 traitant du croisement et du dépassement pour les automobiles avait tout naturellement entraîné la suppression, à l'art. 54, de la mention du croisement et du dépassement. Le Conseil des Etats ayant

Nationalrat. — *Conseil national. 1925.*

réintroduit l'art. 24, il a rétabli aussi dans sa forme primitive l'art. 54. Comme, à votre tour, vous avez décidé hier de reprendre l'art. 24, il s'en suit que l'on doit réintroduire à l'art. 54 les dispositions concernant le croisement et le dépassement. Nous vous proposons donc d'adhérer à la proposition du Conseil des Etats.

Walther, Berichterstatter: Hier sind die Worte über das Ausweichen und Vorfahren ausgefallen. Nachdem nun durch den gestrigen Beschluß Art. 24 wieder Aufnahme gefunden hat, werden auch diese Worte wieder aufzunehmen sein. Wir beantragen Zustimmung zum Ständerat.

Angenommen. — *Adopté.***Art. 62 bis.****Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Beschluß des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

M. Calame, rapporteur: Cet article fait l'obligation à l'autorité cantonale compétente de communiquer à l'autorité de qui dépend le service des permis les actes punissables entraînant le retrait du permis.

Le Conseil des Etats a jugé que l'expression «autorité compétente en matière d'instruction» était impropre; il l'a précisée et rectifiée en indiquant comme autorité cantonale compétente l'autorité de police ou de justice.

La rédaction du Conseil des Etats nous paraît meilleure que la rédaction primitive, c'est pourquoi nous y adhérons.

Walther, Berichterstatter: Hier hat der Ständerat eine Aenderung beschlossen, indem er in der ersten Linie das Wort «Untersuchungsbehörden» durch «Polizei- und Gerichtsbehörden» ersetzt hat. Mit Recht. In manchen Kantonen versteht man unter «Untersuchungsbehörden» die richterliche Untersuchungsstelle, an welche die Angelegenheit oft erst dann gelangt, nachdem sie schon kürzere oder längere Zeit bei der Polizeibehörde anhängig war. Z. B. in meinem Heimatkanton Luzern wäre Untersuchungsbehörde das Statthalteramt, während mit «Polizeibehörde» die Polizeistelle selbst gemeint wäre. Nun soll aber die Meldung an eine zuständige amtliche Stelle möglichst rasch erfolgen. Es soll also die Meldung an diejenige Stelle erfolgen, welche sich von Anfang an mit der Sache zu befassen und sie nachher an die eigentliche richterliche Untersuchungsstelle weiterzuleiten hat. Wir beantragen Ihnen Zustimmung zum Ständerat.

Angenommen. — *Adopté.***Art. 64, Al. 2 bis.****Antrag der Kommission.**

Festhalten am früheren Beschluß.

Proposition de la commission.

Maintenir la décision antérieure.

M. Calame, rapporteur: Dans la discussion en première lecture de l'art. 64, le Conseil national a décidé d'introduire ici un alinéa 2bis ainsi conçu: «Le Conseil fédéral est autorisé, en outre, à régler par voie d'ordonnance la durée de travail et de repos des chauffeurs». Le Conseil des Etats a biffé cette disposition. Le président de la commission du Conseil des Etats, pour justifier la proposition de suppression de l'alinéa, a fait valoir différents arguments qui, certes, ont leur valeur. On a voulu, a-t-il dit, réagir en particulier contre une tendance fâcheuse de déléguer au Conseil fédéral la compétence de légiférer; on a observé aussi que des prescriptions de cet ordre ne devraient pas être arrêtées par voie d'ordonnance, mais qu'elles sont du domaine de la loi; et encore, on a insisté sur ce que la loi en discussion est une loi sur la circulation des automobiles et non une loi sur les arts et métiers. A quoi on peut objecter que l'alinéa 2bis de l'art. 64 découle logiquement de la disposition inscrite en ces termes au deuxième alinéa de l'art. 16: «La sécurité de la circulation ne doit pas être compromise par le surmenage du conducteur de l'automobile». Si l'on ne veut pas que cette prescription demeure lettre morte ou qu'elle n'ait qu'un intérêt purement décoratif, il faut bien prévoir le moyen au chapitre des mesures d'exécution. C'est à quoi tend le deuxième alinéa de l'art. 64 dont nous vous proposons le maintien.

Walther, Berichterstatter: Bei unserer letzten Beratung haben wir hier eine Bestimmung aufgenommen, wonach der Bundesrat ermächtigt sein soll, die Arbeits- und Ruhezeit der Berufschauffeure auf dem Verordnungswege zu regeln. Der Ständerat hat diese Bestimmung gestrichen. Er ging dabei von der Erwägung aus, daß man keine Gesetzgebungsgewalt an den Bundesrat delegieren soll. Zum ändern könne man nicht wohl solche gesetzliche Vorschriften nur im Verordnungswege schaffen, weil dabei doch eine gründliche Vorberatung stattfinden müßte. Im fernern sei es zunächst Sache der örtlichen oder kantonalen Behörden und Gesetzgebung, nach dieser Richtung Ordnung zu schaffen. Und schließlich werde auch in der Vollziehungsverordnung durch die eine oder andere Vorschrift die Möglichkeit geschaffen, die Ueberanstrengung der Chauffeure zu verhüten.

Unsere Kommission hat nicht gefunden, daß diese Begründung gerade überwältigend wirke. Einzelne Motive widersprechen sich direkt. Der Herr Vorsteher des Justiz- und Polizeidepartementes wird auch nicht davon erbaut sein, daß man an eine «ungenügend vorbereitete» Vollziehungsverordnung zu denken wagt. Obwohl wir ja mit dem Ständerate der Meinung sind, daß wir hier ein Verkehrs- und kein Gewerbegesetz zu schaffen haben, so sprechen doch sehr gewichtige Gründe für eine eidgenössische Regelung der Arbeitszeit der Berufschauffeure. Bei einem forcierten Betriebe, wie er während gewissen Jahreszeiten in vielen großen Garagen nicht wohl vermieden werden kann, besteht doch die Wahrscheinlichkeit der Ueberinanspruchnahme und der damit verbundenen Uebermüdung der Chauffeure. Welche schlimmen Folgen diese letztere zeitigen und welche vermehrte Gefahrmöglichkeiten dadurch geschaffen werden können, liegt wohl auf der Hand.

Eine einheitliche Regelung für die ganze Schweiz dürfte gerade für dieses wichtige Gebiet am Platze sein. Das Gesetz selbst würde aber dadurch zu viel mit Details belastet; zudem können die wechselnden Verhältnisse eine möglichst leichte Anpassungsmöglichkeit als angezeigt erscheinen lassen. Allen diesen Erwägungen trägt man am besten dadurch Rechnung, daß man dem Bundesrat die entsprechenden Kompetenzen zuteilt. Auch für eine allfällige Volksabstimmung dürfte dieser Punkt nicht ohne eine gewisse Bedeutung sein.

Wir beantragen Festhalten am Beschluß des Nationalrates.

Angenommen. — *Adopté.*

M. Calame, rapporteur: Nous sommes arrivés à la fin de la discussion des articles. Nous n'avons plus qu'à traiter la question de la motion qui a été adoptée par le Conseil national dans ces termes: «Le Conseil fédéral est invité à prendre l'initiative d'une action en faveur de l'unification dans le domaine international des règles de la circulation des automobiles». En développant très brièvement cette motion, nous avons reconnu que le Conseil fédéral, en somme, avait déjà pris d'heureuses initiatives, que la question était posée sur le terrain international et que notre motion n'avait plus guère que le sens d'une recommandation. Le Conseil des Etats a estimé, de son côté, et en se fondant sur des considérations analogues, que la motion était sans objet; il l'a donc repoussée.

Comme il faut l'accord des deux Conseils pour qu'une motion soit renvoyée au Conseil fédéral, nous ne faisons pas de difficulté d'abandonner la motion, étant bien entendu que le Conseil fédéral, selon les déclarations de M. le chef du département fédéral de justice et police, continuera à suivre de très près toute cette question-là et la traitera ou s'efforcera de la traiter sur le terrain international.

Nous vous proposons donc ici l'adhésion au Conseil des Etats et l'abandon de la motion.

Walther, Berichterstatter: Wir gehen nun allmählich dem Schlusse entgegen. Es ist seinerzeit hier im Rate eine Motion angenommen und erheblich erklärt worden, nach welcher der Bundesrat eingeladen wird, die Initiative zu ergreifen, damit der Automobilverkehr von Land zu Land bald eine internationale Regelung erfahre. Der Ständerat war der Ansicht, daß diese Motion überflüssig sei: Es bestehe bereits ein internationales Konkordat über das Automobilwesen und weitere Verhandlungen auf dem Wege des Ausbaues seien bereits eingeleitet. Auch im Schoße des Völkerbundes seien Anregungen im Sinne des Ausbaues dieses internationalen Automobilkonkordates gemacht worden. Was möglich und was tunlich sei, um zu einer internationalen Regelung zu gelangen, habe man in die Wege geleitet, die Motion dürfe dahinfallen. In diesem Sinne hat der Ständerat Beschluß gefaßt.

Nun bedarf es nach Reglementsvorschrift zur endgültigen Annahme einer imperativen Motion der Zustimmung beider Räte. Nachdem aber der Ständerat die nationalrätliche Motion abgelehnt, ist sie ohne weiteres als dahingefallen zu betrachten. Wir haben nichts anderes mehr zu tun, als von dieser «Beerdigung» Vormerkung zu nehmen. Immerhin möchte

unsere Kommission den Bundesrat neuerdings bitten, daß er auch fernerhin im Sinne der Motion seine Bestrebungen fortsetzen möge, um eine möglichst einheitliche, internationale Regelung des Automobilverkehrs herbeizuführen.

Ich möchte mir nur noch einige ganz wenige Schlußworte gestatten. Ich glaube, hierzu eine gewisse Legitimation zu haben, da ich der Vater jener Motion war, welche seinerzeit den Anstoß gab, die einheitliche eidgenössische Regelung des Automobilwesens in die Wege zu leiten. Meine Worte sollen speziell den Kreisen der Interessenten gelten.

Nach zirka 16jähriger Behandlung und Beratung sind wir endlich so weit, daß demnächst ein definitiver Entwurf vorliegen wird. Die Sache geht noch einmal an den Ständerat zurück. Es bestehen noch einige materielle Differenzen, und es bleibt abzuwarten, was der Ständerat tun wird. Immerhin nehmen wir an, daß doch eine Einigung auch in diesen materiell streitigen Punkten erzielt werden könne.

Das Gesetz weist zweifelsohne gewisse Mängel auf. Das hat gestern auch Herr Bundesrat Häberlin in seinen Bemerkungen ausdrücklich erklärt. Es ist ein ausgesprochenes Kompromißwerk und es war damit zu rechnen, wie bei allen solchen Kompromißwerken, daß ein absolut vollkommenes Gesetz nicht geschaffen werden könne. Speziell war es nicht möglich, ein einheitliches Straßenverkehrsgesetz zu schaffen, so wünschbar das an und für sich auch wäre, weil für den Erlaß eines solchen Straßenverkehrsgesetzes dem Bunde die Kompetenzen mangeln. Ich meine, es wäre dies speziell deshalb wünschenswert gewesen, weil viele Kantone ein solches Straßenverkehrsgesetz für das eigene Territorium nicht besitzen. Hätte man seinerzeit dem Bunde das Recht zum Erlaß eines Straßenverkehrsgesetzes einräumen können, so wäre auf diesem Wege durch den Bund eine Regelung zustande gekommen, welche viele Kantone nicht finden werden. Innerhalb der Grenzen der Möglichkeit hat man dem Begehren der interessierten Verbände, der Automobilistenverbände, die sehr reichlich zu Wort gekommen sind, Rechnung getragen.

Das Gesetz bringt ohne Zweifel gerade für die Regelung des interkantonalen Verkehrs große Fortschritte. Zahlreichen Wünschen und Begehren, wie sie von den genannten Verbänden aufgestellt worden sind, ist man weit entgegengekommen. Das Entgegenkommen hat sich namentlich auch gezeigt auf dem Boden der Haftpflichtfrage, wo wir uns auf einen strengen Boden stellen mußten, aber auf der andern Seite doch gewisse Milderungen zugestanden haben. Wir nehmen an, daß gerade nach dieser Richtung auch eine Verständigung mit dem Ständerat möglich sein werde. Ich wiederhole, was ich wiederholt gesagt habe und was gestern Herr Bundesrat Häberlin ebenfalls betont hat, daß die gesetzliche Regelung, wie man sie hier trifft, absolut nicht allein ausschlaggebend ist, sondern daß die Rechtsprechung auch ohne diese Regelung ihre Wege gehen wird, die sie bereits eingeschlagen hat. Wenn die Interessenten nun glauben, sie seien gut beraten, wenn sie die Referendumsstürmerei in Szene setzen, so sollten sie doch wohl noch folgendes in Erwägung ziehen. Was wird geschehen, wenn tatsächlich dieser Entwurf verworfen werden sollte? Das Obligationenrecht, auf das bis anhin schon das Bundes-

gericht seine Judikatur stützte und wobei es sich speziell auf den Boden der Kausalhaftpflicht stellt, wird so stehen bleiben. Das Bundesgericht hat keine Veranlassung, von der bisherigen Praxis abzugehen. Aber dabei wird es nicht bleiben.

Der Bundesrat wird wohl kaum darum herumkommen, im Falle der Verwerfung dieser Vorlage möglichst rasch eine Spezialvorlage über den Ausbau der Haftpflicht den Räten vorzulegen. Ich bin überzeugt, daß diese neue Vorlage so gestaltet sein würde, daß die Interessenkreise keine Freude daran erleben würden.

Was werden die Kantone tun? Ich glaube, man kann den Automobilistenkreisen heute schon sagen, daß auch die Kantone ihrerseits den bisherigen Zustand nicht werden fortbestehen lassen. Man wird auch seitens der Kantone dazu kommen, die Gesetzgebung zu revidieren und voraussichtlich auch in einer Art und Weise, daß wohl an den meisten Orten die Automobilisten keine Freude an dieser neuen Regelung haben werden.

Dazu kommt noch ein weiteres. Die Zersplitterung und Ungleichheit der bisherigen Rechtsverhältnisse, die ganze interkantonale Misere des bisherigen Zustandes wird bestehen bleiben. An eine Revision des Konkordates in ersprießlicher Weise ist nicht zu denken. All das, was schon vor 16 Jahren hier im Saale zur Begründung der Motion vorgebracht wurde und welche Motive sich damals namentlich auch auf die Aussagen und Eingaben der Automobilverbände, speziell des schweizerischen Automobilklubs gestützt haben, wird auch für die Zukunft Geltung erhalten. Wir werden keine Durchgangsstraßen bekommen, wir werden keine Subvention für die Verbesserung der Durchgangsstraßen und für die Verbesserung der Straßen überhaupt erhalten usw. Auch einheitliche Strafbestimmungen werden unerreichbar sein usw.

Die großen Vorteile der Gesetzesvorlage werden also völlig verloren gehen. Was die Automobilisten heute als Nachteil empfinden, das werden sie ganz sicher auf anderem Wege in noch verschärfter Weise auf sich nehmen müssen. Bund und Kantone werden ihre Vorlagen so einrichten, daß sie ganz sicher die Zustimmung der Volksmehrheit überall finden werden. Was das für die Automobilisten bedeutet, können sie selbst beurteilen.

Ich möchte daher an die Automobilisten den Appell richten, daß sie sich nochmals überlegen sollen, ob sie tatsächlich den Versuch machen wollen, das hier vorliegende Gesetz zu bodigen. Sollte dieser Fall eintreten, dann mögen sie sich in Zukunft nicht beklagen, wenn es sich zeigt, daß sie auf einem falschen Geleise gefahren sind. Dann wird man ihnen entgegenhalten: Volenti non fit injuria — wer sich absichtlich und freiwillig in die Tinte setzt, der soll sich nicht beklagen, wenn er schwarz wird, und wenn einer eine Dummheit macht, soll er sich auch nicht beklagen, wenn er deren Folgen zu tragen hat.

An den Ständerat.
(Au Conseil des Etats.)

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1925
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.12.1925
Date	
Data	
Seite	764-769
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 966

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Weber-Kempton: Auch ich möchte Ihnen den Zusatzantrag des Herrn Huber zum Antrage der Finanzkommission bestens zur Annahme empfehlen. Es geht nicht an, daß man dem Bundesrat auf dem Umwege über die Finanzkommission ermöglicht, seine Anträge so rasch zu verwirklichen. Denn der Antrag der Finanzkommission stellt uns vor eine vollendete Tatsache. Die Soldansätze für die Soldaten und für die übrigen Chargen sind von solcher Tragweite, daß wir füglich darüber sprechen wollen, bevor wir diese Zumutung des Bundesrates gegenüber diesen Leuten sanktionieren. Entweder akzeptieren wir den Zusatzantrag des Herrn Huber oder dann beantrage ich Ihnen, heute die beiden Vorlagen noch zu erledigen und das andere, was wir auf der Traktandenliste haben, abzusetzen.

Bundesrat Scheurer: In allen diesen Dingen ist es das Beste, wenn man sich, ich muß das leider immer wieder sagen, auf das Gesetz stützt, auf die Rechtslage, wie sie besteht. Diese Rechtslage ist an und für sich in beiden Richtungen, sowohl für die Schuhe wie für den Sold, vollständig klar.

Solange der Bundesbeschluß nicht von beiden Räten angenommen ist, so bleibt es für die Schuhe beim bisherigen Bundesbeschluß, d. h. bei der Gratisabgabe. Da ist gar nichts zu sagen und gar nichts dazu und davon zu nehmen.

Beim Sold liegt die Sache umgekehrt. Die Herabsetzung des Soldes geschieht auf Grundlage desjenigen, was dem Bundesrat immer noch an außerordentlichen Vollmachten geblieben ist, gestützt auf den Beschluß der Bundesversammlung über den Abbau der außerordentlichen Vollmachten. Wenn der Bundesrat in diesem Gebiet einen Beschluß faßt, so bleibt dieser Beschluß gültig, bis die Räte darüber entschieden haben, ob er auch noch weiter gelten soll oder nicht. Es ist also, wenn wir uns an die rechtlichen Vorschriften halten so, daß der Bundesratsbeschluß vom 1. Januar 1926 gilt und wenn dann der Nationalrat beschlossen und der Ständerat zugestimmt hat, er solle nicht weiter gelten, dann hört er wieder auf. Mit andern Worten besteht, streng genommen, keine Zuständigkeit des Nationalrates, heute zu sagen, die Beschlußfassung wird verschoben. Wenn der Nationalrat etwas tun will, so muß er heute über die Soldansätze endgültig entscheiden. Dann ergibt sich aber die Situation, daß der Ständerat schon entschieden hat. Der Ständerat beschloß, daß der Beschluß des Bundesrates bis auf weiteres in Kraft zu bleiben habe. Dann bekommen Sie also eine Differenz.

Ich will Sie aber nicht in die schwierige Lage versetzen, daß Ihre weihnachtlichen Gefühle verletzt werden. Wir haben über das Militärbudget und dergleichen Dinge so viel gesprochen, daß ich es begreife, wenn Sie in dieser Beziehung etwas übersättigt sind. Auf der andern Seite aber möchte ich auch sagen, es muß alles so gehen, wie es im Gesetze vorgeschrieben ist. Unter diesen Umständen will ich den Vorschlag machen, daß ich dem Bundesrat empfehle, auf seinen Bundesratsbeschluß vom 13. November 1925 zurückzukommen und zu sagen: Der Bundesrat hält grundsätzlich an diesem Beschluß fest, dagegen soll er nicht in Kraft treten am 1. Januar 1926, sondern an einem beliebig spätern Datum, sagen wir am 1. März oder 1. April. Unterdessen werden Sie Gelegenheit haben, sich zur Sache auszusprechen. Auf diese Art sind Sie

mit Ihren amtlichen und Ihren privaten Gefühlen in Ordnung. Ich hoffe, der Bundesrat werde zustimmen.

Huber: Zu den rechtlichen Ausführungen von Herrn Bundesrat Scheurer ist zu sagen, daß sie jedenfalls nicht vollständig zutreffen. Wir sind in einer außerordentlichen Situation. Der Bundesrat soll eine Ermächtigung bekommen, auf Grund des Budgets vom Jahre 1925 zu handeln. Geben wir diese Ermächtigung, im Gegensatz zu dem, was wir eigentlich tun sollten, nämlich das Budget zu erledigen, so haben wir das Recht und die Pflicht, dies wenigstens konsequent durchzuführen. Ich will aber einen materiellen Entscheid des Rates nicht unbedingt provozieren, nachdem Herr Bundesrat Scheurer erklärt, er wolle dem Bundesrat empfehlen, auf seinen Beschluß zurückzukommen, in dem Sinne, daß er erst in Kraft trete, nachdem die Räte Gelegenheit hatten, dazu Stellung zu nehmen, also wie er annimmt, etwa auf den 1. April. So kann ich auf meinen Antrag verzichten, in der Hoffnung, daß wir dann nicht in den April geschickt werden.

Angenommen. — *Adopté.*

An den Ständerat.
(Au Conseil des Etats.)

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

Differenzen. — *Divergences.*

(Siehe Seite 751 hiervor. — Voir page 751 ci-devant.)

Beschluss des Ständerates vom 16. Dezember 1925.
Décision du Conseil des Etats du 16 décembre 1925.

Art. 64.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Ständerates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

M. Calame, rapporteur: Au début de la présente session, le Conseil national a discuté en deuxième lecture la loi sur la circulation des automobiles et des cycles et a traité les articles sur lesquels l'accord n'existait pas entre les deux Conseils. La plupart des divergences ont été aplanies ici par adhésion aux décisions du Conseil des Etats. Sur quatre points cependant, le Conseil national a maintenu ses décisions antérieures. Le Conseil des Etats, à son tour, a adhéré aux art. 27, 31 et 37 dans le texte que nous avons arrêté.

Une seule divergence existe encore.

A l'art. 64, le Conseil national avait adopté un al. 2 bis donnant au Conseil fédéral l'autorisation de régler par voie d'ordonnance la durée de travail et de repos des chauffeurs. Le Conseil des Etats a fini

par adhérer à cette disposition quant au fond; il l'a modifiée quant à la forme. La commission du Conseil des Etats estimait que l'al. 2 bis de l'art. 64 avait un sens trop étendu, parce que le mot « chauffeur » se rapporte à toute personne qui conduit une automobile pour le compte d'une autre personne. La commission du Conseil des Etats entend appliquer cette disposition seulement aux personnes qui conduisent des automobiles dans une entreprise, comme propriétaires ou comme employés, mais non pas aux chauffeurs particuliers; pour exprimer cette pensée, le Conseil des Etats a introduit l'expression de « gewerbsmäßige Automobilführer » dans le texte allemand, ce qui a été traduit en français par « personnes qui font profession de conduire des automobiles ». Je constate qu'il n'y a pas entre les deux textes une concordance parfaite. Il en était d'ailleurs de même déjà entre les deux textes du Conseil national. Il appartiendra à la commission de rédaction d'établir cette concordance. La commission vous propose l'adhésion au texte du Conseil des Etats.

Walther, Berichterstatter: Wir kommen nun zum letzten Akte. Seinerzeit haben wir hier im Rate beschlossen, daß die Regelung der Arbeitszeit der Berufschauffeure einer Verordnung des Bundesrates überlassen bleibe. Es hatte Herr Wirz, Mitglied der Kommission, seinerzeit den Antrag gestellt, es sei die Arbeitszeit auf dem Wege der Gesetzgebung zu regulieren. Dieser Antrag ist abgelehnt und dafür der von mir gestellte Antrag im Rate angenommen worden. Der Ständerat hat zuerst den Antrag abgelehnt; nachdem wir ihn hier aber neuerdings aufnehmen, ist er doch auf die Sache eingetreten, hat

dann aber eine andere Formulierung gewählt. Die ständerätliche Kommission fand Art. 64, Abs. 2 bis, zu weit insofern, als der Ausdruck « Berufschauffeure » alle jene Personen umfaßt, die berufsmäßig als Chauffeure tätig sind. Unsere Kommission wollte im Gegensatz hierzu nur jene Personen treffen, die als Autoführer in einer gewerblichen Unternehmung tätig sind, sei es als Unternehmer selbst, sei es als Angestellte, nicht aber jene, die als Chauffeure von Privaten angestellt sind. Aus diesem Grunde wählte unsere Kommission den Ausdruck « gewerbsmäßige Automobilführer », in dem Gedanken offenbar, daß damit die Automobilführer im Gewerbe getroffen werden. Wir verstehen unter gewerbsmäßigen Automobilführern solche, die das Automobil führen, um sich dadurch eine fortlaufende Einnahmequelle zu verschaffen. Es dürfte die Fassung des Ständerates letzten Endes mit derjenigen unseres Rates ziemlich übereinstimmen und den privaten Chauffeur nicht umfassen, was auch gerechtfertigt erscheint. Die ratio legis von Abs. 2 bis des Art. 64 geht auf die Sicherung des Verkehrs und nicht bloß auf die Beschränkung der Arbeitszeit im Interesse der Automobilführer. Also wollen wir den Gesetzestext des Ständerates annehmen und es der Redaktionskommission überlassen, ob sie vielleicht eine noch etwas klarere Umschreibung der Sache finden wird.

Angenommen. — *Adopté.*

An die Redaktionskommission.
(A la commission de rédaction.)

Schluss des stenographischen Bulletins der Winter-Session.

Fin du Bulletin sténographique de la session d'hiver.

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1925
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	14
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.12.1925
Date	
Data	
Seite	949-950
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 983

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

des meilleurs. Le Conseil fédéral n'a jamais rien fait pour modifier cette condition réjouissante. Nous avons discuté, l'année passée encore, avec les membres du Conseil d'Etat tessinois, la grosse question de ce que l'on a désigné sous le nom de rivendicazioni dans les sentiments de la plus cordiale amitié. Tous les Tessinois se sont plu à reconnaître que l'autorité fédérale avait fait preuve d'une large compréhension des besoins du Tessin et s'était pénétrée de cet esprit de solidarité confédérale qui est le véritable esprit suisse.

Moi-même — s'il m'est consenti de mêler ma personne à ces considérations parfaitement objectives — je n'ai jamais traité avec les nombreux conseillers qui se sont succédé dans le gouvernement tessinois depuis ma présence à Berne que sur le pied de la plus profonde et plus amicale déférence. Le président actuel a parlé et écrit de moi, publiquement plusieurs fois — et bien contre mon gré — en des termes qui auraient pu me donner le vertige ou l'ivresse, si la bonne mère nature, qui m'a fait cadeau d'un coeur ardent et de nerfs sensibles, ne m'avait doté, en même temps, d'une tête froide, comme elle en a l'habitude avec ceux qui, comme moi, sont nés à l'ombre des sapins et très proche des glaciers.

Pourquoi tout à coup ce changement? Pourquoi accuser le Conseil fédéral d'avoir violé la Constitution tessinoise? Pourquoi fournir aux députés socialistes et à « Libera Stampa », qui, pour des motifs de parti, se retrancheront derrière la dignité tessinoise bafouée, pourquoi leur fournir l'occasion de penser, de dire et d'écrire que le gouvernement tessinois se plaçait de leur côté contre le Conseil fédéral?

Non, la dignité du Tessin ne s'est jamais trouvée en jeu. Le jour où cette dignité serait compromise par mes actes ou par ma faute, je me considérerais comme indigne de rester encore à ce poste où j'ai été porté, il y a quinze ans, par un mouvement unanime de confiance et où je suis décidé à rester aussi longtemps que cette confiance et celle de l'assemblée fédérale m'y maintiendront, même si j'étais contraint d'admettre que mes forces s'usent à ce labeur quotidien tout hérissé de soucis et de responsabilités.

Le Tessin a eu, pendant la période de la guerre mondiale, une conduite exemplaire, au-dessus de tout éloge. Lentement, mais par un effort continu, il accroît la conscience de sa valeur, de sa tâche, de sa mission parmi les peuples confédérés. Le Tessin d'aujourd'hui n'est plus le Tessin de 1803 au moment où il sortait de son état de sujétion pour acquérir enfin son autonomie. Il n'est plus même le pays où les luttes intestines absorbaient et épuisaient la portion la meilleure de ses forces. Sa jeunesse est secouée par des aspirations profondes et en partie nouvelles. Ces aspirations sont marquées au coin de l'helvétisme le plus pur et le plus résistant, car l'helvétisme et conscience du caractère du Tessin comme canton indestructiblement italien ne sont pas deux sentiments opposés, mais en harmonie intime et entière. En vouant tous ses efforts à maintenir intacte et à embellir sa physionomie de terre suisse, de langue et de culture italiennes, le Tessin remplit une des conditions vitales nécessaires à l'intégrité et à la prospérité de la Confédération. Il se peut que quelques individus isolés caressent des idées malsaines, mais, condamnés par le sentiment public,

ces individus n'oseront jamais affronter la lumière. Il faut, à tout prix, que certains journaux et certaines associations, même si leurs intentions, ce que j'admets, sont droites, cessent de semer des inquiétudes blessantes. Car le Tessin, sur ce point, est très sensible et il a mille fois raison de l'être.

La question de la dignité du Tessin ne se pose donc pas à l'occasion de l'affaire Tonello. Cette affaire pose, par contre, deux autres questions: celle de la dignité de la plume et celle de notre droit de ne pas accorder l'asile aux réfugiés politiques qui s'en rendent indignes.

J'espère, Messieurs, vous avoir démontré que la conduite du Conseil fédéral a été irréprochable. (Bravos.)

M. Perrier: Je me déclare complètement satisfait de l'exposé de M. le conseiller fédéral Motta.

Si M. Zeli, dans son discours quelque peu torrentiel et que je n'ai pas pu comprendre, a prononcé à mon égard des injures, je ne m'abaisserai pas même à les relever.

Zeli: Nessuna ingiuria io ho pronunciato. L'on Perrier prima di fare dei processi alle idee dovrebbe sapere cio che dice. All'On-le Motta dico che le sue asserzioni non tengono e che non sono affatto d'accordo con lui.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

(Siehe Jahrgang 1925, Seite 751. — Voir année 1925, page 751.)

Beschluss des Ständerates vom 10. Februar 1926.
Décision du Conseil des Etats du 10 février 1926.

Redaktionelle Bereinigung. — *Rédaction définitive.*

Keine Diskussion. — Pas de discussion.

Schlussabstimmung. — *Votation finale.*

Für Annahme des Gesetzentwurfes	78 Stimmen
Dagegen	1 Stimme

An den Bundesrat
(Au Conseil fédéral.)

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1926
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Februarsession
Session	Session de février
Sessione	Sessione di febbraio
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.02.1926
Date	
Data	
Seite	48-48
Page	
Pagina	
Ref. No	20 030 008

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Stenographisches Bulletin der Bundesversammlung

Bulletin sténographique de l'Assemblée fédérale

Dezember — 1923 — Décembre

6. Tagung der 26. Amtsdauer — 6^{me} session de la 26^e législature

Bezugspreis: In der Schweiz jährlich 10 Fr. ohne Postgebühr, im übrigen Postvereinsgebiet 14 Fr.
In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.

Abonnements: Un an: Suisse 10 frs. (plus la finance d'abonnement par la poste ou de remboursement.
Union postale 14 frs.
On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Nachmittagssitzung vom 10. Dezember 1923.
Séance de relevée du 10 décembre 1923.

Vorsitz — Présidence: M. Simon.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Botschaft und Gesetzentwurf vom 3. November 1922 (Bundesblatt III, 461). — Message et projet de loi du 3 novembre 1922 (Feuille fédérale III, 461).

Eintretensfrage. — *Rapport général.*

Antrag der Kommission
vom 26. Oktober 1923.

Eintreten.

Proposition de la Commission
du 26 octobre 1923.

Entrer en matière.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Bei normalen Verhältnissen ist es eine der hauptsächlichsten Aufgaben des Parlamentes, neben der Ausübung der Oberaufsicht über die Staatsverwaltung die Gesetzgebung zu pflegen. Aber durch die Zustände, die der Weltkrieg und die sog. Friedensverträge geschaffen haben, ist das Verhältnis der Gesetzgebungsaufgabe wesentlich verschoben worden. Die normale Gesetzgebung ist in den Hintergrund getreten. Sie hat zurücktreten müssen vor dringlichen Gelegenheitsgesetzen, Ausnahmen, die gemacht werden mussten von der bestehenden Gesetzgebung, vor ausnahmsweisen Massregeln, Subventionen usw. Und aus dem Trümmerfeld, das die Erschütterung des Weltkrieges auch bei uns — Gottlob weniger als anderwärts — geschaffen hat, starren uns entgegen die Arbeitslosigkeit, die Teuerung, die Massregeln, die dagegen ergriffen werden müssen, die Defizite in kommunalen, kantonalen und eidgenössischen Verwaltungen und Unternehmungen. Man möchte fast Zweifel hegen, ob bei dieser Sachlage die Lust, der Ernst und die Objektivität für ein wichtiges neues

Gesetz beim Gesetzgeber zu finden ist. Nun möchte ich aber auch darauf hinweisen: es hat jeder grosse Krieg Erscheinungen im Gefolge, die dem Fortschritt und zur Hebung der Menschheit dienen. Und besonders hat auch der grösste aller Kriege, den die Geschichte kennt, Fortschritte gezeitigt, die sich auszuwirken beginnen, im Gebiete der Chemie, der Technik, in den Verkehrsmitteln, und nicht zuletzt gerade auf dem Gebiete, das uns bei der heutigen Vorlage beschäftigen soll, im Gebiete des Automobilismus und des Fahrradwesens. Ich glaube, darauf aufmerksam machen zu müssen. Einmal von dem Gesichtspunkte aus, dass wir diese neuen Erscheinungen auch mit etwas modernen Augen anschauen sollen. Aber auch, um bei Ihnen die Lust zu wecken und Sie einzuladen und zu ermutigen, sich mit mir aus dem betrübenden Trümmerfeld der schädlichen Kriegsfolgen zu erheben auf die Insel des technischen Fortschrittes. Solchen Fortschritt und dessen Auswertung zu konstatieren und zu ordnen ist besonders in dem vorwürfigen Gebiete eine dringende Notwendigkeit geworden.

Es scheint mir aber erforderlich zu sein, gerade mit Rücksicht auf diese Verhältnisse und die neuen Erscheinungen, die wir zu behandeln haben, einen kleinen Exkurs auf das konstitutionelle Gebiet zu machen. Denn ich erachte es aus den Erfahrungen, die ich in der Kommission bei der Beratung der Vorlage gemacht habe, und angesichts der Eingaben, die an uns gekommen sind, für notwendig, alle Interessenten, von rechts und von links, zunächst darauf hinzuweisen, dass da zwischen der Bundeskompetenz und der kantonalen Kompetenz eine Grenzlinie besteht, die von allen Seiten beachtet werden muss, und die dann auch von Bedeutung ist für die Beurteilung dessen, was der Gesetzgeber macht. Es ist eine der interessantesten politisch-psychologischen Erscheinungen, dass, nachdem jahrelang die Zentralgewalt in der Schweiz in Funktion gewesen ist und sich betätigt hat, um für die notwendigsten Bedürfnisse des Lebens zu sorgen und das wirtschaftliche Leben auf der Höhe zu halten, nun erst recht die Subtilitäten und die Empfindlichkeiten der kantonalen Autonomie erwacht sind und heute kitzlicher sind, als das vor 10 Jahren der Fall war. Ich will das nicht

bedauern. Es mag damit zusammenhängen, dass eben bei den ausserordentlichen Verhältnissen und bei Handhabung der ausserordentlichen Vollmachten gewisse Eingriffe in die private Sphäre, in die Sphäre der Individuen und der Korporationen, stattgefunden haben, die nachträglich doch als unangenehm empfunden werden. Es mag auch moralisch damit zusammenhängen, dass gerade der Weltkrieg gezeigt hat, wie sehr die Struktur unseres Landes, die Achtung der Autonomie der einzelnen historischen Gebilde, doch wesentlich dazu mitgewirkt haben, um uns über viele Schwierigkeiten hinauszuhelfen.

Also zunächst einmal die Besichtigung der Sachlage vom Standpunkte der Bundesverfassung aus! Da muss ich daran erinnern, dass nach Art. 37 der Bundesverfassung dem Bunde nur zukommt die Oberaufsicht über die Strassen und Brücken, an deren Erhaltung die Eidgenossenschaft ein Interesse hat. Und ich verweise darauf, dass man es für notwendig befunden hat, damals, als die gegenwärtige Bundesverfassung gemacht wurde, bezüglich der Unterhaltungspflicht der Kantone in bezug auf die interkantonalen Alpenstrassen und in bezug auf die Beiträge, die daran geleistet worden sind und geleistet werden, besondere Bestimmungen zu treffen. Es ist also auf dem Gebiete, das als Grundlage des vorliegenden Bundesgesetzentwurfes in Betracht kommt, nämlich auf dem Gebiete des Strassenwesens, von Anfang an grundsätzlich die Hoheit bei den Kantonen gewesen. Daran muss immer gedacht werden. Also es steht dem Bunde nur die Oberaufsicht auch bei denjenigen Strassen zu, an deren Erhaltung er ein Interesse hat. Das hat dann zur Folge gehabt, dass, als man dazu gelangte, die Automobilgesetzgebung vorzubereiten, zunächst die Frage geprüft wurde, inwieweit der Bund überhaupt dazu kompetent sei. Und es liegt bei den Akten, die der Entstehung des Art. 37 bis zugrunde liegen, ein sehr ausführliches, scharfsinniges Gutachten des Justiz- und Polizeidepartementes, das ein bisschen an den juristischen Himmel in Jherings « Scherz und Ernst in der Jurisprudenz » erinnert und in dem mit grosser Schärfe ausgeführt worden ist, wie die Kompetenzen zwischen Bund und Kanton liegen und wie die Strassenhoheit der Kantone nicht angetastet werden kann ohne Aenderung der Bundesverfassung. Ich erinnere daran, dass man es bei einem andern Gesetz, nämlich dem Starkstromgesetz, mit der Kompetenz nicht ganz so exakt genommen hat. Jenes Gesetz ist doch in Kraft und wird doch gehandhabt. Ich will aber auch gleich beifügen, dass nach allem dem, was ich nun in wohl 13jähriger Tätigkeit in der Automobilverfassungs- und Gesetzeskommission erfahren habe, es doch ein kluges Beginnen war, zunächst die Kompetenz zwischen Kanton und Bund festzustellen. Also basiert der Entwurf lediglich auf der Bestimmung des Art. 37 bis der Bundesverfassung, soweit es sich um Benützung der Strassen handelt. Dagegen ist daran zu denken, dass dem Bunde auch das Gesetzgebungsrecht zusteht für das Strafrecht und das Zivilrecht. Aber auch daran, wie urwaldverschlungen das Polizeistrafrecht und das Polizeistrafverfahren ist, wie die kantonalen und eidgenössischen Kompetenzen kunterbunt durcheinander gehen. Das die konstitutionelle Rechtslage.

Nun haben wir noch weiter die verfassungs-

mässige Situation, dass solange der Bund auf einem Gebiet, das ihm zugewiesen ist, nicht von seinem Gesetzgebungsrechte Gebrauch gemacht hat, eben der Kanton berechtigt ist, zu legiferieren. Und es ist nach zwei Richtungen hin in dieser Beziehung davon Gebrauch gemacht worden. Einmal ist auf dem Konkordatswege das Automobilwesen geregelt worden. Es besteht ein Konkordat vom 7. April 1914, das später ergänzt worden ist, und das, so gut es ging, und notdürftig einstweilen ein gewisses Verkehrsrecht geschaffen hat, das auf diesem Gebiete so notwendig war. Die Verdienste des Konkordates sollen nicht geschmälert sein, aber es ist doch auch darauf aufmerksam zu machen, dass das Konkordat sich je länger je mehr als ungeeignetes Gesetzgebungsmittel für diese Materie erwiesen hat. Man ist auf allen Seiten darüber einig, und ich habe keinen Widerspruch mehr dagegen gehört, dass es höchste Zeit ist, das Konkordat zu ersetzen durch ein Bundesgesetz, weil das Konkordat eben nicht die Wirkungskraft hat, die ein Bundesgesetz haben kann, und weil namentlich nicht alle Kantone ihm beigetreten sind. Es ist, wenn ich richtig orientiert bin, streng genommen, nur ein Konkordat von 16 Kantonen. Aber man kann sagen, dass auch jene Kantone, die dem Konkordat beigetreten sind, sich immer nur daran halten, wo es ihnen passt. Immerhin hat das Konkordat das grosse Verdienst, dass es wenigstens das vorwüfliche Bundesgesetz hat vorbereiten helfen.

Selbstverständlich ist bei einem Fahrzeug, wie dem hier in Betracht kommenden, notwendig, dass die Verhältnisse der Staaten untereinander wegen desselben geregelt werden. Und da ist festzustellen, dass die Schweiz schon seit 1910 dem internationalen Uebereinkommen über den Automobilverkehr, das im Oktober 1909 in Paris abgeschlossen worden ist und das alle für uns in Betracht kommenden Staaten angenommen haben, auch beigetreten ist. Immerhin mit einem Vorbehalt, der sich sonst bei keinem andern Staate findet — der unsere konstitutionelle Situation schon damals beleuchtet hat — nämlich, dass die einzelnen Kantone berechtigt sind, bezüglich des Automobils zu machen, was sie wollen. Es war das namentlich notwendig mit Rücksicht auf die Situation im Kanton Graubünden. Ich will Ihnen nur kurz in Erinnerung bringen, dass diese Uebereinkunft auch schon einzelne Bestimmungen enthält, die auch in unsere Gesetzgebung Aufnahme finden und dadurch von innen heraus ihre Geltung erhalten sollen. Es sind da Bestimmungen getroffen über Anforderungen an die Automobile, an deren Führer, über die Anerkennung eines internationalen Fahrausweises und Führerausweises, wobei damals schon die Bestimmung getroffen worden ist, dass solche Anerkennung nicht nur einer Amtsstelle zugewiesen werden kann, sondern auch bestimmten Gesellschaften. Dann sind schon Vorschriften aufgestellt über die Anbringung von Kennzeichen an den Automobilen, über die Tafeln an den Strassen, Bestimmungen über die Warnungsvorrichtungen etc.

Wenn Sie in einem Artikel der Vorlage finden, dass das Automobil einen tiefen Ton und das Motorrad einen hellen Ton haben muss, so ist das nicht eine Erfindung unseres Gesetzgebers, sondern es steht im internationalen Konkordat. Es ist auch vorgesehen, dass die Landesgesetze für den Auto-

mobilitäten massgebend sind. Auch war schon im Jahre 1909 vorgesehen, dass dem Automobilisten bei seinem Uebertritt über die Grenze und bei der Regelung der Zollformalitäten auch gleich ein Büchlein in die Hand gedrückt werden soll, aus welchem er die Gesetzgebung des Landes ersehen kann. Dabei ist natürlich zu sagen, dass dieses Büchlein für unsere Schweiz dann recht kompliziert und im Missverhältnis zur Grösse unseres Landes viel dicker geworden ist als das anderer Staaten.

Das ist im Grossen und Ganzen die heutige rechtliche Situation. Ich möchte meinen, es bedürfte keiner weitem Worte dafür, dass bei dieser Sachlage die einheitliche Gesetzgebung für die Schweiz gewissermassen eine Pflicht ist. Es wäre dazu nicht notwendig gewesen, dass die dringenden Wünsche, welche nun erst recht und materiell vorliegen, sich ergeben hätten. Aber nun ist doch darauf zu verweisen, dass die Entwicklung des Automobilwesens eine ganz gewaltige gewesen ist. Ich brauche bloss anzudeuten, wie die Beweglichkeit, die Wagentypen, sich vermehrt haben, wie die raffinierteste Art und Weise des technischen Baues sich geltend gemacht hat, namentlich während der Kriegszeit, und wie das Raffinement der technischen Entwicklung sich dauernd fühlbar macht. Ich erinnere an die verschiedenen Wagentypen, die mir zufälligerweise gerade einfallen: Pic-Pic, Martini, Benz, Opel, Fiat, Daimler, Minerva, Ford bei den Personenwagen, dann an die Saurer, Berna, Arbenz, Benz, Opel, Renaud, Fiat und Ford bei den Lastwagen. Es ist soweit gekommen, dass der Inhaber der letzteren Marke für eine nächste Präsidentenwahl in Nordamerika als Kandidat ernstlich genannt wird.

Welche Bedeutung für uns in der Schweiz das ganze Automobilwesen in wirtschaftlicher Hinsicht hat, möge dem Folgenden entnommen werden. Es waren am 30. Juni d. J. in der Schweiz 6342 Lastwagen und 16,647 Personenwagen; an Motorrädern waren über 3500 bekannt. Wenn Sie mich fragen, wie viele Fahrräder bei uns zu finden sind, kann ich wenigstens approximativ auch Auskunft geben. Sie beläuft sich auf rund 600,000. Man kann also ungefähr rechnen, dass auf jeden Stimmberechtigten in der Schweiz ein Fahrrad kommt oder doch bald kommen wird.

Nun dienen ja diese Vehikel nicht mehr oder nur noch wenig dem Luxus, die Motorlastwagen sowieso kaum. Sie sind ein notwendiger Bestandteil der ganzen Wirtschaft des Landes, des gesamten Verkehrs geworden. Sie werden auch weiterhin von mir hören, dass aus Verkehrskreisen ernstliche Besorgnisse erwachsen sind wegen der daraus entstandenen Konkurrenz. Man darf sagen: Wenn unsere Schweiz im Wirtschaftsverkehr konkurrenzfähig bleiben will, so bedarf sie dieser Vehikel so notwendig wie überhaupt irgendeines anderen Mittels, und die Beseitigung, die Sabotage, die Verunmöglichung dieser Verkehrsmittel würde zugleich eine schwere Schädigung der schweizerischen Volkswirtschaft bedeuten. Dies nur einmal von der Seite der Besitzer dieser Vehikel aus gesehen. Sieht man nach, wie es sich in der Industrie verhält, so findet man hier Zahlen, die zum Aufsehen mahnen. Es bestanden Ende 1920 gemäss einer mir vorliegenden Statistik in der Schweiz fünf Personenautomobilfabriken, vier Motorlastwagenfabriken und vier Motorradfabriken, die im Jahre

1920, also in dem ersten Krisenjahr, das wir seit 1913 erlebt hatten, immerhin 3690 Arbeiter und Angestellte beschäftigten.

Nun kommen aber nicht nur diese Fabriken in Betracht. Sie alle wissen, dass die Nebengewerbe, die Nebenindustrien, der Handel, der nebenher geht, auch ihre Bedeutung haben. In dieser Beziehung waren auf Ende 1920, also in einem Krisenjahr, laut der mir zur Verfügung stehenden Statistik, in den Betrieben Arbeiter in folgenden Zahlen beschäftigt: in 34 Betrieben für Akzessorien der Automobilindustrie 2700 Arbeiter, in 32 Reparationswerkstätten 1200 Arbeiter, in 163 Autogaragen 1530 Arbeiter, in 21 Karosserien 375 Arbeiter, in 18 Grosshandlungshäusern für Brennstoffe 420 Arbeiter, in 16 Grosshandlungshäusern für Akzessorien, Pneus usw. 200 Arbeiter, total 6625 Arbeiter. Dabei sind immerhin noch nicht inbegriffen die Berufsarten, die indirekt mit der Automobilindustrie in Verbindung treten, die Uhrenmacher, die Sattler, die Wagenmaler, die Schmiede, die Modellschreiner, die Giesser, die Metallhändler, die Wagner etc. Im Jahre 1920 waren im ganzen direkt in der Automobilindustrie beschäftigt 10,215 Personen. Ich will daran erinnern, dass zwei Jahre vorher, im Jahre 1918, es noch deren 21,000 waren. Weiter ist zu sagen, dass indirekt in der Automobilindustrie ca. 5200 Mechaniker und Chauffeure beschäftigt sind. Das in der Automobilindustrie investierte Kapital zeigt folgende Zahlen, auch wieder für 1920: 58 Millionen Franken für die Industrie selbst, 11 Millionen Franken für die Garagen, 19 Millionen Franken für den Akzessorienhandel und 2 Millionen Franken für diverse Tätigkeiten, Total des investierten Kapitals 90 Millionen Franken.

Es ist darauf aufmerksam zu machen, dass die Automobilindustrie gegenwärtig in der Schweiz eine Krisis durchmacht und dass man vom Standpunkt des Gesetzgebers aus wie vom Standpunkt der Volkswirtschaft aus allen Anlass hätte, diese Industrie, die zu den gesunden Industrien des Landes gehört, wo immer möglich zu erhalten und zu heben.

Was den Automobilaussenhandel der Schweiz anbelangt, so sind auch hier Zahlen zu geben, die unter Umständen zum Nachdenken veranlassen. Es wurde in die verschiedenen Länder für Tausende von Franken exportiert: nämlich im Jahre 1922 für 290,000 Fr., im Jahre 1921 noch für 972,000 Fr., für Motorzwei- und Dreiräder, Automobile und Karosserien bis und mit 1700 kg 895,000 Fr., darunter für 498,000 Fr. Personenwagen, Karosserien 141,000 Franken und Lastwagen mit Karosserie 2,230,000 Fr., total 4,836,000 Fr. im Jahre 1922. Im Jahre 1921 waren es rund 5 Millionen Franken.

All das sind nur Beispiele, nur Ausschnitte aus der wirtschaftlichen Bedeutung der Automobilindustrie. Sie hängen mit ihr zusammen. Es handelt sich um eine Erscheinung, die eine grosse Bedeutung hat und die man nicht als «quantité négligeable» betrachten darf, mit der man nun rechnen muss. Und nun ist zu sagen, dass es beim Automobil geht, wie mit allen Neuerungen, die sich geltend machen. Man versteht sie nicht, sie bieten Angriffspunkte und werden angefeindet. Auch die Eisenbahnen, an die wir heute alle gewohnt sind, sind nicht so leicht aufgenommen worden, wie wir heute vielleicht glauben. Ein bekannter russischer Minister hat damals gemeint, das sei eine Mode, die in ganz kurzer Zeit

verschwinden werde. Ein bayrisches Medizinalkollegium hat gefunden, man sollte überhaupt die Eisenbahn verbieten, weil die grosse Geschwindigkeit, mit der sie fahre, sowohl die Zuschauer wie die Insassen der Eisenbahn ganz sicher geisteskrank machen werde. (Sie haben vielleicht ein bisschen Recht gehabt, denn unsere heutige Zeit hat hie und da Anzeichen einer gewissen Geistesverwirrung gezeigt.) Oder, haben diese Mediziner gefunden, man sollte wenigstens einen Pallisadenhag neben der Eisenbahn hinziehen, damit wenigstens nur diejenigen, die im Zuge sitzen, der Geisteskrankheit entgegengingen und die Zuschauer davon verschont blieben. Und ich selber erinnere mich daran, ein Aktenstück gesehen zu haben, in dem eine grössere Gemeinde, die jetzt zu den ziemlich fortschrittlicheren gehört, ein einhelliges Gesuch eingereicht hat bei der Regierung, man möchte sie ja mit der Eisenbahn verschonen, weil die Fluren leiden würden unter dem Feuer und dem Dampf. Und nun muss man bei dem Automobil doch bedenken, dass es eben in den wichtigsten Verkehrsadern, auf den Strassen, pulsiert. Da ist zu sagen, dass eben die Strassen bei uns objektiv auch ein gewisses Hindernis bilden, weil sich viele finden, die nicht dazu eingerichtet sind, im Gebirge noch weniger als in der Ebene, bzw. in den Voralpen. Natürlich nicht befreundet damit sind die andern Fuhrwerke. Und das Publikum hat wenig Erbauung davon. Es ist ein Unterschied, ob man im Automobil sitzt oder an der Strasse steht und den Staub zu schlucken bekommt und den Duft oder die Erschütterung. Das hat dazu geführt, dass die verschiedenartigsten kantonalen und lokalen Polizeiverordnungen eingetreten sind, und namentlich ist die Handhabung der Polizeistrafverordnungen eine sehr verschiedenartige gewesen und eine sehr vielgestaltige.

Nun beginnt man für die Einrichtung der Strassen Bedacht zu nehmen vermöge der erhobenen Automobilsteuern. Man darf daran erinnern, dass schon vor mehr als zehn Jahren einmal hier in den Räten der Gedanke erwogen worden ist, eine eidgenössische Automobilsteuer zu erheben, vielleicht 5 Fr. per Pferdekraft und Jahr, und dann dieses Erträgnis zu verwenden zur Einrichtung von Automobilstrassen. Hätten wir das getan, so wären wir in der Lage gewesen, uns auf die Neuerung besser vorzubereiten, und wir hätten auch gegenüber unserm südlichen Nachbarn, der nun mit grosser Energie solche Strassen baut, das Prävenire spielen können.

Allein, die Dinge sind dann gekommen, wie sie haben kommen müssen. Die Not der Zeit hat es dazu gebracht, dass die Steuergesetzgebung der Kantone sich mit der Sache befasst hat, und es ist der Bund auf den Hinterwagen gekommen. Ich möchte das rühmliche Beispiel Zürichs erwähnen, wo Erträgnisse einer kantonalen Steuer zur Einrichtung von Automobilstrassen Verwendung finden.

Ich erwähne alles das nur, um Ihnen zu beweisen, welcher Wirrwarr von Verordnungen und Gesetzen aller Art in der Praxis besteht. Ich will auch auf einzelne kantonale Verbote verweisen; auf die Verbote, einzelne Strassen zu gewissen Zeiten zu befahren, erinnern an das Sonntagsverbot, an den jüngsten Krieg zwischen den Berner Automobilisten und ihren Behörden.

Alles das muss gesagt werden, und ich möchte aber auch gleich beifügen: alle die Schwierigkeiten

und Mißstimmungen, die sich im Publikum und bei den Behörden gegen das Automobil und zum Teil auch gegen das Fahrrad ergeben haben, fallen nicht allein blossen Vorurteilen oder Missverständnissen zur Last, sie kommen zum Teil auch auf die Rechnung anderer Verhältnisse. Es gibt namentlich einzelne Besitzer, denen das Selbstbewusstsein in den Kopf gestiegen ist und die durch rücksichtsloses Fahren und rücksichtsloses Benehmen für sich und alle andern das Unrecht schaffen. Ich glaube, es ist eine der ersten Aufgaben der Automobilverbände, von denen wir auch noch sprechen werden, gegenüber solchen rücksichtslosen Fahrern aufzutreten, sie zu belehren, dass sie die Gesamtheit schädigen, wenn sie in dieser Art und Weise sich verhalten.

Ich kann mir nicht versagen, Ihnen eine ganz kurze Uebersicht zu geben von all den Eingaben, die seit Eingang des bundesrätlichen Entwurfes erfolgt sind, mit Kritiken dieses Entwurfes, sowohl, als mit Wünschen dazu, wie ebenfalls zum Entwurf der Kommission. Ich bemerke, dass ich sämtliche Eingaben hier auf den Tisch des Hauses gelegt habe, und es ergeht an Sie die freundliche Einladung, sich recht eifrig damit zu beschäftigen, zu beherzigen, was darin steht, und sich Ihre Gedanken dazu zu machen. Ich glaube, es würde die Diskussion dabei nur gewinnen. Aber eine Uebersicht muss ich Ihnen doch geben.

Einmal sind gekommen die schweizerischen Sekundärbahnen, die haben für sich Erleichterungen verlangt in der Anwendung der Eisenbahngesetze, die Abschaffung der Begünstigung der Posttransporte, Zollbefreiung für Schienen, dann aber scharfe Steuern und Taxbelastungen gegen die Automobile. Die Bestimmungen des Transportes mit Automobilen sollen besonders erlassen werden, kurz, es soll die scharfe Konkurrenz, welche die Automobile, besonders die Lastautomobile, den Sekundärbahnen, den Trambahnen usw. machen, beschnitten werden durch die scharfe Behandlung der Automobile punkto Steuer und Gesetzgebung.

Darauf ist allerdings zu sagen, dass diese Art des Schutzes auf nichts anderes hinausläuft als auf eine Belastung des gesamten Volkswirtschaftskontos der Schweiz, und ich glaube, wir müssen je länger je mehr uns daran erinnern, dass wir dieses Konto nicht weiter und schwerer belasten, sondern Mittel und Wege suchen, es zu entlasten. Schliesst doch unsere Haushaltungsrechnung im Schweizerlande noch immer mit einem Defizit. Und welche Folgen dabei eintreten können, darüber haben uns andere Länder belehrt. Aber wir wollen die Sache hier nicht einlässlich diskutieren. Die von den Sekundärbahnen angeregten Fragen könnten nicht Gegenstand des gegenwärtigen Gesetzes sein, das sich nur mit den Verkehrsvorschriften, der Verantwortlichkeit und der Zwangsversicherung der Automobilisten zu beschäftigen hat. Solches müsste Gegenstand besonderer Gesetzgebung sein. Es scheint, die Erleichterung der Konkurrenz wird einmal dann eintreten, wenn die Bundesbahnen und die Sekundärbahnen sich entschliessen, in ihren Frachten und Personaltaxen auch abzubauen und dem Rufe zu folgen, der ja schon lange durch das ganze Land geht.

Nun hat uns auch der schweizerische Automobilklub mit Eingaben beehrt. Sie sind zum Teil sehr interessant und eröffnen gewisse Gesichtspunkte,

die als berechtigt erscheinen müssen, auf der andern Seite aber auch solche, die den einseitigen Interessenstandpunkt hervorkehren. Er hat sich in einer Eingabe vom März 1923 gewehrt für die Reduktion der Versicherungssummen, überhaupt für liberalere Bestimmungen, und hat namentlich die Beseitigung der Versicherung für die Fremden verlangt. Er hat auch verlangt, man müsse die Vollziehungsverordnung zum Voraus bekanntgeben, und sodann verschiedene Bestimmungen gewünscht in bezug auf das Sonntagsverbot, dann namentlich auch die Reduktion auf den Automobiltaxen. Man hat dieser Eingabe soweit als möglich Rechnung getragen. Es ist aber zu sagen, dass der Automobilklub wohl nicht in allen Beziehungen befriedigt sein wird. Bei der Frage der Geschwindigkeiten, in bezug auf die Fragen der Haftpflicht und der Versicherung gehen bekanntlich die Positionen weit auseinander und sie werden auch in den Räten auseinander gehen. Und was dann endgültig herauskommen wird, das wird zu prüfen sein, und wir werden sehen, ob sich der Automobilklub damit zufrieden geben wird oder nicht.

Auch die kantonalen Baudirektoren haben eine Eingabe gemacht in bezug auf verschiedene Geschwindigkeiten, Traktoren, Beiträge an Automobilstrassen. Sie hat Berücksichtigung gefunden.

Es besteht eine Société des droits in Genf, die namentlich bei den Haftpflichtbestimmungen empfohlen hat, sich analog an die obligationenrechtlichen Bestimmungen über die Haftbarkeit zu halten.

Nicht ohne Interesse ist aber auch eine an die Kommission geleitete Eingabe des Kleinen Rates des Kantons Graubünden vom 4., 5. und 18. Mai 1923, in welcher auf Beförderung der Automobilsatzgebung gedrungen worden ist, entgegen der ursprünglichen Stellungnahme des Kantons Graubünden, zu dessen Gunsten ja der Vorbehalt im internationalen Uebereinkommen gemacht worden ist, und es wurde vor allem verlangt, die Durchgangsstrassen, vorgängig dem Gesetze, schon jetzt zu bezeichnen. Der Vorsteher des Justiz- und Polizeidepartements hat darauf unter leiser Andeutung der Geschichte des Automobilverfassungsartikels darauf geantwortet, dass nach seiner Auffassung diese Durchgangsstrassen erst bezeichnet werden könnten, wenn einmal das Gesetz erlassen sei, weil dieses den Boden für die ganze Bezeichnung geben müsse. Ich glaube praktisch und auch vom rein theoretischen Standpunkt aus ist dieser Gesichtspunkt zu billigen, wenigstens im gegenwärtigen Moment. Ich persönlich möchte die Frage offen behalten, ob nicht doch eine Möglichkeit bestünde, wenn es nötig wäre, die Durchgangsstrassen schon früher zu bezeichnen. Es wäre allerdings ausserordentlich wünschenswert, wenn die Verkehrsvorschriften einheitlich wären und die Versicherungspflicht allgemein nach einer einheitlichen Vorlage durchgeführt werden könnte. Denn nur dann kann natürlich eine richtige gedeihliche Benützung der Durchgangsstrassen eintreten.

Dann ist wiederholt ein Komitee für das zürcherische Initiativbegehren um vermehrten Schutz vor den Motorfahrzeugen an die Kommission gelangt. Der Kanton Zürich ist derjenige Kanton, welcher dem Konkordat nicht nur beigetreten ist, sondern der auch ein eigenes Automobilgesetz geschaffen hat, das die Versicherung obligatorisch macht nicht nur für Motorwagen, sondern auch für die Radfahrer,

und das eine Reihe von Bestimmungen enthält, die man auch berücksichtigen muss, wenn man ein eidgenössisches Gesetz macht. Das Zürchervolk hat die erste Vorlage des Gesetzes abgelehnt. Die zweite ist dann angenommen worden, auch mit der obligatorischen Versicherung der Radfahrer. Nun scheint diesem Initiativkomitee das bestehende Gesetz, das vor nicht langer Zeit angenommen worden ist, nicht weit genug zu gehen. Es wird erhöhter Schutz verlangt, und man ist damit auch an die Kommission gelangt. Ich möchte auch daran erinnern, dass die Initiative, die im Kanton Zürich noch nicht zur Abstimmung gekommen ist, das Begehren stellt, es möchte der Inhalt des Vorschlags im Wege der kantonalen Initiative bei der Bundesgesetzgebung geltend gemacht werden. Die Initiative liegt auch hier bei den aufgelegten Eingaben.

Dann will ich auch noch mitteilen, dass der Verband schweizerischer Motorlastwagenbesitzer in Wahrung seiner Interessen an die Kommission gelangt ist und namentlich in bezug auf die Geschwindigkeit und die Lastenverhältnisse seine Rechte geltend macht.

Die Oberpostdirektion hat sich in verschiedenen Eingaben sowohl bezüglich der Benutzung der Strassen durch das Postautomobil, wie durch die andern Personencars, an die Kommission gewendet. Es sind da ganz bestimmte Forderungen gestellt worden, namentlich auch in bezug auf die privaten Autos, die Personen befördern. Die Kommission hat, soweit es im Rahmen ihrer Aufgabe war, den Wünschen der Oberpostdirektion Rechnung getragen.

Der Zentralverband der Schweiz. Haus- und Grundbesitzer hat von Liestal aus auch eine Eingabe gemacht. Es wird dort folgendes verlangt: Bekämpfung der Erschütterung durch Maximalbelastungsvorschriften, Strassenrenovationen, Pflasterung der Strasse und entsprechender Unterhalt; das Geschwindigkeitsmaximum für Motorlastwagen soll für Ortschaften und Städte auf 8–12 km in der Stunde festgelegt werden, es soll eine Haftpflicht aufgestellt werden für Gebäudeerschütterung. Dazu sind auch Bemerkungen des Justiz- und Polizeidepartements gemacht worden, und es hat der Verband der Motorlastwagenbesitzer nicht versäumt, zu diesen Desiderien Stellung zu nehmen. Ich will auch da sagen, dass die Kommission soweit als möglich entgegengekommen ist durch die Belastungsvorschriften, durch ihre Geschwindigkeitsvorschriften, ich glaube, mehr, als ratsam ist. Es ist auch die Frage, ob die 8–12 km Geschwindigkeit nicht im Widerspruch sind mit der ganzen Konstruktion des Motorlastwagens.

Das alles sind Wünsche, die bei den einzelnen Bestimmungen dann zu prüfen sind. Ich will nur darauf hinweisen, dass die Frage der Entschädigung für Gebäudeerschütterung nicht in einem Strassen- oder Automobilgesetz zur Sprache kommen kann, sondern eine Frage des allgemeinen Zivilrechtes sein dürfte.

Die schweizerische Verkehrszentrale ist es weiter, die ein bestimmtes System der Haftbarkeit aufstellt, Ausschluss der fremden Automobilisten davon verlangt, weil diese sonst nicht mehr in die Schweiz kommen, und die die Haftbarkeit nur da vorsehen will, wo nicht Diskulpation stattfindet durch ausschliessliches Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten, dann Teilung bei gemeinsamem Verschulden usw.

Dann hat ein Herr Professor Dr. Wilhelm Bruckner in Basel und gleicherweise auch ein Herr Keller in Zürich sich an die Kommission gewandt. Sie verlangen im grossen und ganzen namentlich Schutz gegen das Motorvelo und gegen die «Knallprotzen», gegen die Belästigung des Publikums durch Lärmen und rücksichtsloses Fahren dieser Vehikel.

Ein Herr Vinzio — ich möchte namentlich die Herren Strassenbaudirektoren, sofern sich solche hier im Kollegium befinden, darauf aufmerksam machen —, hat eine Erfindung gemacht, die enthalten ist in einem Artikel der Zeitschrift: «Le génie civil», der ebenfalls hier bei den Akten liegt und der die Frage der Strasseneinrichtung für den Automobilverkehr behandelt.

Der bernische Juristenverein hat in seiner sehr interessanten Eingabe vom 28. November 1923 die Haftpflicht behandelt und er greift den Gedanken auf, es solle die obligationenrechtliche Haftpflicht ausgebaut werden ähnlich der Tierhaftpflicht, der Haftpflicht des Werkbesitzers usw. Es ist ja schon zu sagen, und ich will das bei diesem Anlasse tun: wenn man den bunten Strauss der schweizerischen Haftpflichtgesetzgebung, vom Fabrikgesetz, vom Starkstromgesetz bis zum Postgesetz usw. schaut, wenn man sich überall die speziellen Haftpflichtbestimmungen ansieht, so stellt sich wirklich die Frage, ob es nicht einmal möglich wäre, überhaupt das ganze besondere Haftpflichtrecht zusammenzufassen und zu einem Teil des Obligationenrechtes zu machen. Ob sich dafür nicht einmal die Formel findet?

Die schweizerische Verkehrsorganisation, die aus zahlreichen Organisationen besteht, hat ebenfalls eine Eingabe gemacht über die Geschwindigkeit auf den Durchgangsautomobilstrassen.

Überall beschwert man sich über die reduzierte Höchstgeschwindigkeit schon der bundesrätlichen Vorlage, namentlich dann über die Reduktion, welche die Kommission vorgenommen, bzw. die Reduktion, welche im Entwurf steht. In ähnlicher Richtung geht eine Eingabe von Saurer-Arbon und Berna, die noch am 4. Dezember eingetroffen ist und in der dargetan wird, dass die Geschwindigkeiten, welche für die Motorlastwagen in der Kommissionsvorlage vorgesehen werden, die Produktion von Motorlastwagen für die schweizerischen Verhältnisse unmöglich machen würde. Es wäre nicht möglich, die nämlichen Motorlastwagen für die Schweiz zu fabrizieren, wie für das Ausland, was selbstverständlich eine ganz schwere Schädigung dieser Industrie bedeuten müsste.

Dies die verschiedenen Eingaben mit ihren verschiedenen Gesichtspunkten.

Es kann daraus zunächst einmal geschlossen werden, welche Bedeutung das ganze Automobilwesen für die Schweiz hat. Das Automobil ist nun einmal da, man muss sich damit abfinden. Es ist unmöglich, durch feindselige Bestimmungen, durch Bestimmungen, die es unmöglich machen müssen, die Entwicklung aufhalten zu wollen. Die Pflicht, die wir haben, ist, die Dinge in vernünftige Bahn zu lenken, den Ausgleich der widerstreitenden Interessen zu suchen. Wir sind nicht allein auf der Welt. Wir bleiben, so wie wir wirtschaftlich situiert sind, wie wir geographisch liegen, wie unsere Industrie eingerichtet ist, darauf angewiesen, dass wir im Welt-

verkehr unsere Stellung behaupten und in keiner Weise in den Verruf kommen oder tatsächlich es soweit gehen lassen, eines der wichtigsten Verkehrsmittel unmöglich zu machen oder ihm Schwierigkeiten zu bereiten, die der fremden Konkurrenz vermehrte Gelegenheit geben könnten, die Schweiz erfolgreich zu bekämpfen. Man weiss ja, wie stark solche Bewegungen im Gange sind, nicht nur gegen die Fremdenindustrie, sondern gegen unsere ganze einheimische Industrie. Man darf sagen, dass es für den guten Ruf und das Wohlergehen der Schweiz in der Welt geradezu eine Notwendigkeit ist, hier Ordnung und die Voraussetzungen zu schaffen für die guten Gepflogenheiten des Verkehrs, wie sie an andern Orten bereits Eingang gefunden haben. Dazu ist natürlich notwendig, dass die widerstreitenden Interessen nicht allzu scharf sich geltend machen, dass die Versöhnung gesucht wird. Es muss meines Erachtens vor allem der Gesetzgeber die Linie der Gerechtigkeit und der Billigkeit inne halten, er darf sich nicht bewegen lassen durch irgendeine Missstimmung gegen die Neuerung, durch irgendwelche Vorurteile, er darf nicht von der Linie der Gerechtigkeit abweichen. Solches ist immer gefährlich. Man schafft durch Sonderbestimmungen, die zu weit gehen, immer auf der einen Seite eine Klasse von Leuten, die zu wenig, und auf der andern Seite solche, die zuviel Rechte haben. Ich glaube, wir müssen je länger je mehr die Gesetzgebung wieder auf der Linie der ausgleichenden Gerechtigkeit, nicht der Einseitigkeit halten.

Ich komme zum Schluss. Es müssen also folgende Ziele als die Hauptziele der Vorlage im Auge behalten werden: Notwendig ist die Bezeichnung der Durchgangsstrassen. Es soll diese im Benehmen mit den kantonalen Regierungen sobald als möglich stattfinden; die Voraussetzung dazu ist allerdings in erster Linie die gesetzliche Grundlage. Das Gesetz muss gerade hier, weil es sich um eine kitzliche Sache handelt, die Grenze zwischen der kantonalen und der Bundeshoheit sowohl bei den Durchgangsstrassen, wie bei den in der Gewalt der Kantone bleibenden Strassen genau ziehen, und dabei muss der Verkehr möglichst erleichtert werden. Es müssen die Vorschriften, die wir aufstellen, für den ganzen Automobilverkehr und Fahrradverkehr gelten, auf welchen Strassen es immer sei. Das Automobilverkehrsrecht muss Bundesrecht sein. Man muss ja nicht den Gedanken aufkommen lassen, dass da irgendwie ein Kanton oder eine Lokalbehörde ausserhalb des Rahmens des Gesetzes berechtigt sei, selbst Vorschriften zu machen über die Wagenart, die Geschwindigkeit usw. Sie haben ja im Entwurf gesehen, dass da, wo Ausnahmen von den allgemeinen Regeln sich als notwendig erweisen, für diese Notwendigkeit das Sicherheitsventil reichlich geöffnet ist, dass für die Lokalverhältnisse, für die kantonalen Behörden die Türe offen und frei ist. Die Kommission ist in dieser Beziehung noch weiter gegangen als die bundesrätliche Vorlage, gerade im Interesse der scharfen Grenze. Aber auf der andern Seite muss, wo der Verkehr wirklich stattfindet, dieses Verkehrsrecht auch eidgenössisch sein.

Weiter ist aber notwendig der Schutz des Publikums. Ich glaube, eine der wichtigsten Bestimmungen des Gesetzes ist nun doch die, dass gegen unsinniges, gefährliches Fahren nicht nur die Bestimmung des

Gesetzes aufgestellt ist, sondern dass derjenige, der dafür verantwortlich, auch verpflichtet ist, den entstandenen Schaden zu decken. Es ist die Erfahrung gemacht worden in denjenigen Ländern, wo die Automobilhaftpflicht schon seit vielen Jahren besteht, dass die Animosität des Publikums gegen das neue Fahrzeug sich viel weniger geltend macht als bei uns in der Schweiz, wo eben die Sicherheit für die Entschädigung da, wo Schaden eintritt, nicht so gegeben war, wie anderswo. Dabei ist auch zu sagen, dass selbstverständlich eine verschärfte Haftpflicht und eine obligatorische Versicherung die allerbesten Mittel sind, um die Herren Automobilführer zu vernünftigen und ordentlichem Fahren zu veranlassen. Dafür werden nicht nur die Eigentümer der Automobile und die Polizei sorgen, sondern namentlich die Versicherungsgesellschaften, die unter Umständen ihren Rückgriff auf den Schuldigen zu üben in der Lage sein werden.

Wir haben in der Kommission, um das Vorgehen zu erleichtern, es für notwendig gefunden, die einzelnen Fuhrwerke scharf zu unterscheiden, dem Gewichte nach. Wir haben uns da im grossen und ganzen an die Prinzipien der französischen Vorschriften gehalten, die uns auch von technischer Seite als praktisch und für unsere Verhältnisse anwendbar bezeichnet worden sind.

In all den Zielpunkten, in all den Bestimmungen geht also die Vorlage der Kommission einig mit dem Bundesrat. Sie weicht in einzelnen Dingen ab, ergänzt da und dort, ist da und dort schärfer, da und dort milder als der Bundesrat, aber sie ist materiell die nämliche wie die des Bundesrates.

Ich bin Ihnen nur noch schuldig zu sagen, warum die Kommission dazu gekommen ist, Ihnen die Vorlage gewissermassen in einem ganz neuen Gewande vorzulegen, den Rock ganz anders zuzuschneiden als der Bundesrat, und Ihnen dazu noch ein neues System der Vorlage zu unterbreiten, nämlich die beiden Sprachen, deutsch und französisch, unmittelbar nebeneinander.

Die Vorlage des Bundesrates ist hervorgegangen aus dem Konkordat von 1914 und aus den Beratungen einer Expertenkommission in der diejenigen, die das Konkordat zu handhaben hatten, stark vertreten waren. Würde es sich um ein Konkordat handeln, oder um ein Gesetz, das ohne weiteres durch ein Kollegium beschlossen werden könnte, und nicht zur Vorlage ans Volk bestimmt sein müsste, so würde wohl die Kommission nicht dazu gelangt sein, Ihnen eine andere Systematik vorzuschlagen. Aber es haben sich in der Kommission von Anfang an, bei den ersten Beratungen, eine Reihe von Schwierigkeiten, Gesichtspunkten und Differenzen gezeigt, die haarscharf beleuchteten, wie sehr die Stimmungen auseinandergehen. Das zwang zur ändern Anordnung. Sonst wäre man wohl gerne beim alten System geblieben. Aber wir haben nun alle die Ueberzeugung, auch der Vorsteher des Justizdepartementes und seine Mitarbeiter, dass es gut war, die Dinge etwas weiter auseinanderzuziehen und durchsichtiger zu ordnen. Man hat in erster Linie daran Anstoss genommen, dass in der bundesrätlichen Vorlage jeweilen bei den einzelnen Artikeln die Vollziehungsverordnung angerufen wird. Das war referendumpolitisch einmal kaum empfehlenswert. Es hätte aber auch den Nach-

teil mit sich bringen können, dass die Vollziehungsverordnung an den Rahmen, an das Zwangskleid, möchte ich fast sagen, des Gesetzes gebunden gewesen wäre. Umgekehrt soll aber das Gesetz nur die Grundlage sein für eine vernünftige und praktische Vollziehung. Hier ist die Vollziehungsverordnung — darüber müssen wir uns klar sein — eigentlich dazu bestimmt, die Sache ins Leben einzuführen und im Leben zu begleiten, das Leben und die Gewohnheiten zu schaffen. Sie muss beweglich und elastisch sein und allen einzelnen kleinen Notwendigkeiten zugänglich. Dies ist bei Verordnungen, nicht aber bei Gesetzen möglich.

So haben wir denn einmal ein besonderes Fach für die Vollziehungsverordnung gemacht. Eigentlich war man auch mit dem Bundesrate einig, das ganze Zivilrecht, nämlich die Automobilhaftpflicht, die zivilrechtliche Haftbarkeit in einem besonderen Abschnitt zu ordnen. Schon diese Haftpflicht ist zum Teil Neuland. Wir bestimmen da über die Verantwortlichkeiten, ohne dass wir in unserer bisherigen Gesetzgebung schon besondere Anhaltspunkte gehabt hätten für diese Sache. Wir müssen neues Recht schaffen für das Automobil und das Fahrrad. Noch mehr gebot sich die Ausscheidung bei der Versicherung. Die Bestimmungen über die Versicherung waren im bundesrätlichen Entwurf zusammengelegt mit den einzelnen polizeilichen Bestimmungen. Das mochte richtig sein im Konkordat, war aber nicht mehr richtig für das Gesetz. Denn die Versicherungspflicht ist erst recht Neuland. So weitgehend, so einlässlich, so fest, wie unsere Vorlage die Versicherungspflicht für die Automobilisten festlegt, besteht sie nirgends in der ganzen Welt. Wir schaffen da vollständig neues Recht im Interesse einer sichern Ordnung, weil wir wollen, dass dem Publikum jede Garantie gegeben ist. Und so sind wir dazu gekommen, die Dinge auseinander zu legen. Ich darf wohl verraten, dass wir im Abschnitt über das Versicherungswesen in der Lage waren, uns die Kenntnisse von zwei Kollegen zunutze zu machen, die in der Sache bewandert sind. Wir werden darauf noch zu sprechen kommen.

So ist dann die neue Disposition entstanden, und schliesslich hat die Kommission es auch noch für notwendig befunden, ein besonderes Kapitel über das Grenzgebiet der Haftpflichtversicherung zu machen. Ein Grenzgebiet: es muss die neue Versicherung abgegrenzt werden gegen die Kranken- und Unfallversicherung und die Militärversicherung.

Wir hoffen nun dadurch die Diskussion so vorbereitet zu haben, dass wir einen Tanzplatz oder einen Kampfplatz oder Fechtboden für jede Idee geschaffen haben, im richtigen Zusammenhang; mit dem gehörigen festen Boden, sodass der Kampf darauf gehörig toben kann. Er wird meines Ermessens namentlich stark sein auf dem Gebiete der Haftpflicht, dem der Versicherung, und nicht zuletzt auf dem Gebiete der Höchstgeschwindigkeiten. Ich muss Ihnen aber auch verraten, dass auf diesen drei Gebieten die Kommission, so sehr sie sonst freundlich und einträchtig an verschiedenen schönen Orten zusammen war, sich doch nicht immer in Eintracht zusammengefunden hat. Hier gingen die Meinungen weit auseinander.

Bei den Höchstgeschwindigkeiten haben einige Mitglieder der Kommission, die alle nicht mit der

starken Reduktion der gedruckten einverstanden waren, es nicht für notwendig erachtet, hier andere Zahlen einzusetzen. Es werden ja diese Zahlen endgültig bestimmt werden, nachdem man sich allseitig darüber ausgesprochen und die Interessenten angehört hat. Namentlich auch, nachdem die in den Räten sitzenden technisch erfahrenen Leute sich auch zu der Sache näher ausgesprochen haben werden. So war es einstweilen gleichgültig, ob 8 oder 10 oder 15 km hier stehen. Das mag zur Beruhigung aller derjenigen gesagt werden, die glauben, man sei nicht tief genug heruntergegangen mit den Höchstgeschwindigkeiten; aber namentlich zur Beruhigung für diejenigen, die finden, die Kommission habe durch ihre niedern Ansätze bei den Höchstgeschwindigkeiten eigentlich etwas gemacht, das kaum für Christen verantwortlich wäre.

Sie sehen, wir haben auch die beiden Texte nebeneinander gestellt. Wir haben das für notwendig erachtet, weil wir die Beobachtung gemacht haben, dass gerade in dieser Sache die beiden Sprachen bei der gemeinsamen Redaktion gewissermassen die Diskussion befruchten und die einzelnen Gedanken unter Umständen gegenseitig beleuchten. Wir sind zu der Terminologie der Verfassung zurückgekehrt. Wir sprechen wieder vom Automobil, entgegen der bundesrätlichen Vorlage. Wir werden die Gründe dazu in der Einzelberatung näher dartun. Aber bei der Behandlung des Begriffes Automobil, bei Behandlung der Definition Automobil, wo wir die fremden Gesetzgebungen und das betreffende Recht zurate gezogen haben, haben wir uns überzeugen müssen, wie fruchtbar und gut es ist, wenn beide Sprachen jeweils nebeneinander stehen. Ich bitte Sie, das für die heutige Vorlage genehm zu halten, und wir wollen nicht sagen, dass dadurch nun für die Zukunft unter allen Umständen ein Präjudiz geschaffen werden soll. Aber wir glauben der Sache für diese Vorlage genehm zu haben durch dieses System.

Dann noch eine weitere Bemerkung, nämlich über die Marginalien. In der Kommission sind die Marginalien nicht gut angeschrieben gewesen, namentlich die Marginalien, die man in neuerer Zeit zu machen pflegt, wo der Schöpfer des Marginalis — vielmals ist es irgend ein Kanzleibeamter, der sie macht — immer den Gedanken hat, er müsse den Inhalt des Artikels in das Marginale niederlegen. Dabei passiert es dann natürlich, dass man sehr nebenhinaus fährt. Insofern das Marginale als Interpretationsmittel Verwendung finden soll, würden wir es, glaube ich, in unserer Kommission einmütig zum Tode verurteilt haben. Wir haben auch vorgesehen, dass das Marginale, wie es hier vorliegt, nicht unter allen Umständen dabei bleiben soll, sondern dass es unter Umständen dem Redaktionsstift zum Opfer fallen darf. Wir wollen es aber einstweilen noch stehen lassen. Aber um dem Gedanken Ausdruck zu verschaffen, dass das Marginale nicht für die Interpretation dienlich sein dürfe, haben wir uns bemüht, die vorwürfigen Marginalien mehr als Ueberschriften und mehr als Stichwörter zu behandeln und weniger als Inhaltsangabe. So haben sie denn eigentlich ein ganz schmuckes Ansehen bekommen. Sie weisen nur hin auf den Inhalt, und wenn sie in dieser Form weiter bestehen sollten, so würde das auch kein Unglück sein. Man hat in der Kommission betont, dass das Gesetz und dann erst recht die Vollziehungsverordnung

auch oft in Hände komme, die nicht alle Tage Gesetze zu halten verpflichtet seien, in die Hände der Polizisten und der Polizeisekretäre, gewöhnlich auch der Polizeiminister, die dann froh sind, wenn sie das Stichwort finden.

Nun noch ein Wort über das Fahrrad. Es bestehen in der Kommission zwei Meinungen. Eine Meinung möchte das Fahrrad aus dem Gesetze verschwinden lassen. Sie sehen, wir haben dem vorgearbeitet, indem wir auch für das Fahrrad ein besonderes Kapitel im Gesetz geschaffen haben, währenddem es sonst auch im Gesetz selbst zerstreut behandelt war. Die Mehrheit der Kommission glaubt, man möchte es als ungeschickt betrachten, wenn wir nicht auch die Gelegenheit ergreifen sollten, das Fahrrad zu behandeln und die nötigen allgemeinen Vorschriften für dasselbe auch in das Gesetz aufzunehmen. Immerhin entspreche es der Natur des Fahrrades. Wobei ich bemerke, dass für das Fahrrad eine besondere Haftpflicht nicht festgesetzt wird und dafür auch keine besondere Versicherung. Besondere Haftpflicht ist deswegen nicht erforderlich, weil das Fahrrad mit menschlicher Kraft betrieben wird und die Geschwindigkeit schliesslich doch nicht so ist, dass es nicht auch bisherige Fuhrwerke gibt, die mit derselben fahren. Also kommt hier der Radfahrer nicht in Betracht, und schon das wäre eine Motivierung dafür, das Fahrrad in einem besonderen Abschnitt zu behandeln. Sodann ist aber auch notwendig, dass besondere Vorschriften bestehen über das Fahren, über das Ausweichen, über das Vorfahren und über das Wettfahren und namentlich auch über das Verhalten des Radfahrers bei Unfällen. Sie sehen, in unserm Entwurf behandeln wir das Fahrrad in diesen Sachen gleich wie das Automobil. Auch der Radfahrer, der einen Unfall anrichtet, ist verpflichtet zur Hilfeleistung. Wir werden darüber sprechen, wenn wir zu dem betreffenden Artikel kommen. Der Grund, warum das Fahrrad gleichzeitig mit dem Automobil in Art. 37 bis hineingenommen wurde, ist der nämliche. Das Fahrrad ist ein internationales Vehikel und infolgedessen auch ein interkantonal. Es bewegt sich nicht nur in einem bestimmten wirtschaftlichen Kreise wie andere Fuhrwerke, sondern es ist dazu geeignet und dazu bestimmt, vielleicht in einem Tage den grössten Teil der Schweiz zu befahren. So ist es notwendig, eine Anzahl von allgemein gültigen Bestimmungen zu treffen. Und Fahrrad und Automobil haben oft Gelegenheit, zu kollidieren, und da wäre es sonderbar, wenn nicht die Fahrräder auch im nämlichen eidgenössischen Gesetz ihre Regelung gefunden hätten, sowohl in bezug auf die Verkehrsvorschriften, wie auf die Strafsanktionen.

Hinter der Bestrebung, das Fahrrad aus dem Gesetz herauszubringen, steckt eigentlich mehr oder weniger eine gewisse Besorgnis, nämlich die Besorgnis der kantonalen Polizeidirektoren, die Gebühr für den Kontrollschild zu verlieren. Das ist des Pudels Kern bei der Sache. Die Kantone können diese Kontrollschild-Fünflivres oder den Betrag, der dafür bezahlt wird, gut brauchen, und da fürchtet man, wenn die Geschichte auf eidgenössischen Boden kommt, falle der Kontrollschild weg und damit der Fünflivres ins Wasser. Ich glaube, das ist nicht ein genügender Grund, um auf das eidgenössische Gesetzgebungsrecht zu verzichten. Es lässt sich eine

Ordnung der Dinge treffen, die alle berechtigten Interessen schont. Ich muss auch sagen: seitdem ich weiss, dass dem so ist, ist bei mir der Kontrollschild ein bisschen in Misskredit gekommen. Wenn er nicht mehr zur Polizeikontrolle im wesentlichen dient, sondern nur noch kantonaler Steuerausweis ist, dann hat er kaum mehr eine Existenzberechtigung, und dann kann man doch wohl auf andere Art und Weise den kantonalen Steuerbedürfnissen zu Hülfe kommen. Ich weiss nicht, ob wir uns da nicht früher oder später der Ordnung grosser Staaten, in denen die Polizeigewalt sonst noch viel rigorosér wirkt, anpassen sollten durch Verzicht auf den Kontrollschild. Frankreich hat keinen Kontrollschild mehr, sondern hat eine Plaque; im ganzen preussischen und deutschen Staat besteht auch kein Kontrollschild mehr. So ist es begreiflich, dass die Radfahrer sich gegen die Kontrollschilde erheben. Ich will aber auf der andern Seite sagen, dass ich Vorstände von Polizeiorganisationen gesehen habe, die über meine ketzerische Auffassung, man könnte den Kontrollschild entbehren, in etwelche Erregung geraten sind. Man kann zu deren Rechtfertigung behaupten, die Fahrradunfälle seien eben doch sehr zahlreich und es sei eine dringende Notwendigkeit, den Kontrollschild im Interesse der richtigen Polizeikontrolle beizubehalten.

Das ist ein Thema, über das man dann auch wird sprechen können. Ich glaube nicht, dass es nötig ist, in der Eintretensdebatte diese Sache weiter auszuführen.

Ich muss Ihnen nur noch sagen, dass unser Herr Departementschef mit dem Versicherungsgedanken, dem Gedanken der obligatorischen Versicherung, mit tausend Masten in den Ozean gesegelt ist, dann aber zurückgekehrt ist mit entmastetem Boot. Es hat sich herausgestellt, dass einstweilen die schweizerischen Radfahrer, die fast 500 Organisationen haben, für ein eidgenössisches Obligatorium der Versicherung noch nicht zu haben sind. Das ist meines Erachtens sünd und schade, denn es wäre namentlich im Interesse der Radfahrer gewesen, wenn man gleich mit der Vorlage auch noch die obligatorische Versicherung hätte verbinden können. Es wäre das eine Wohltat gewesen, die im grossen und ganzen zum mindesten ebensowohl für den Radfahrer wie für den Geschädigten von Gutem gewesen wäre. Aber schliesslich ist auch die Gesetzgebungspolitik « die Kunst des Möglichen » und wir haben also auf dieses System verzichtet, natürlich aber die Türe offen gelassen für die Kantone, die, wie der Kanton Zürich es getan hat, die Radfahrer zur obligatorischen Versicherung verhalten wollen.

Das sind die allgemeinen Ausführungen, die ich Ihnen zum Entwurf machen wollte. Ich verweise im übrigen auf die Botschaft des Bundesrates und auf dessen Entwurf, verweise darauf, dass wir in einigen Punkten etwas abweichen. Ich habe bereits erwähnt, dass wir eine andere Grenzlinie zwischen den einzelnen Gattungen ziehen. Wir definieren das Automobil, um die Grenzlinie auch zwischen andern durch motorische Kraft bewegten Einrichtungen zu ziehen, wir umschreiben namentlich die Verantwortlichkeit des Halters bestimmter und wir haben auch in bezug auf das Obligatorium der Versicherung eine etwas festere Struktur geschaffen. Wir haben die Versicherung selbst etwas näher an den Verkehrs-

ausweis geknüpft, sodass bei jedem Unfall die Versicherung in Funktion treten kann.

Ich habe Ihnen bereits gesagt, in den drei Gebieten der Geschwindigkeit, der Haftpflicht und der Versicherung wird sich meiner Ansicht nach die Hauptdiskussion abspielen. Ich glaube aber, heute darauf verzichten zu können, in dieser Beziehung Details auszuführen. Es wird sich das alles dann finden, wenn wir im nähern auf die Diskussion eintreten.

Wir haben auch ein Strafgesetz vorgelegt, im grossen und ganzen in vollständiger Uebereinstimmung mit den Strafsanktionen, die der Bundesrat vorsieht. Es ist dabei eine Frage aufgetaucht, die wir auch gelöst haben, nämlich die der Verantwortlichkeit der eidgenössischen Beamten im Falle des Automobilvergehens; das Verhältnis zum Verantwortlichkeitsgesetz war zu prüfen, und wir haben dort die Lösung gefunden, dass das Verantwortlichkeitsgesetz nicht gelten soll, dass aber da, wo der Beamte behauptet, in Amtspflicht gehandelt zu haben, die Weiterziehung durch Beschwerde an das Bundesgericht offen sein soll.

Aus den Uebergangsbestimmungen wäre speziell noch hinzuweisen auf eine Neuerung, die die Kommission vorschlägt. Gerade die Auffassung, die die Kommission, wie eingangs erwähnt, von der Funktion der Vollziehungsverordnung bei dem Vollzug des Gesetzes hegt, hat sie dazu geführt, auch noch eine Generalklausel aufzunehmen, in der der Bundesrat ermächtigt wird, gegenüber neuen Erscheinungen im Gebiete des Automobilwesens die nötigen Massnahmen sofort in vorsorglicher Weise bis zum Erlass des notwendigen Gesetzes zu treffen. Ich glaube, diese Neuerung ist absolut notwendig und steht viel besser schon im Gesetz, als wenn der Bundesrat sich nachträglich in die Verlegenheit gesetzt sieht, ohne einen ganz sichern gesetzlichen Boden doch vorsorglich legiferieren zu müssen. Dieses Beginnen ist nicht neu. Ich erinnere an die Lebensmittelgesetzgebung, wo schliesslich die Hauptsache in der Vollziehungsverordnung untergebracht wurde. Ich glaube, wenn man nach seinem Herzen hätte legiferieren können, wäre man soweit gegangen, dass man auch hier nur ein Rahmengesetz geschaffen hätte, um für die Bestimmungen im Einzelnen der Vollziehungsverordnung zu rufen. Aber auch ohne dies wird nach wie vor die Vollziehungsverordnung doch eine grosse Funktion ausüben bei der Ausführung des Gesetzes. Es handelt sich darum, hier das Leben zu regulieren, das Leben wird die Hauptsache schaffen, das Rechtsbewusstsein und die Gepflogenheiten. Es sollen sich auf dem Boden des Gesetzes das Rechtsempfinden, die Gepflogenheiten, die Gewohnheiten im Verhältnis zu den neuen Vehikeln bilden, sie müssen in den Hauptdingen einheitlich sein landauf, landab, und sie sollen wenn nötig in Einklang gebracht werden mit den Gebräuchen und Anschauungen bei andern Nationen, die zu uns kommen, in Geschäften oder als Besucher unserer schönen Gegenden.

Das sind im grossen und ganzen die allgemeinen Ausführungen, die ich zu machen habe. Zusammenfassend möchte ich sagen:

Nicht nur die Vorschriften der Bundesverfassung, Art. 37 bis, sondern vor allem die gewaltige und in stetigem Wachsen begriffene Verwendung des Automobils für die Bedürfnisse der Wirtschaft und des Verkehrs, daneben aber auch die Interessen der

Industrie des Landes, die ganze Stellung der Schweiz, machen es dem Gesetzgeber zur gebieterischen Pflicht, ohne weiteren Verzug und in den Hauptlinien durchgreifend auf dem verfassungsmässigen Boden die vorgeschlagene gesetzliche Ordnung des Automobilverkehrs zu treffen.

Der Fortbestand der jetzigen Vielgestaltigkeit von Polizeivorschriften und des Wirrsals ihrer Handhabung müsste immer mehr bedauerlich und unerträglich wirken und unserem Lande wachsenden Schaden bringen. Es handelt sich in einem gewissen Grade sogar um die Erhaltung des Ansehens im internationalen Leben.

Die Ausführung von Art. 37 bis der Bundesverfassung muss sich namentlich von folgenden Zielen und Gesichtspunkten leiten lassen:

1. Erforderlich ist die möglichst baldige Bezeichnung und tatsächliche Oeffnung der für den allgemeinen Durchgangsverkehr bestimmten Strassen.

Die sichere Grundlage dafür kann allerdings nur gefunden werden auf dem Boden des vorgeschlagenen Entwurfes, weil einheitliche Verkehrsvorschriften, die Regelung der Haftpflicht und Versicherungspflicht und Strafsanktionen gegen Uebertretungen der Vorschriften wohl unerlässliche Voraussetzungen sind für die Erschliessung der Durchgangsstrassen. Immerhin soll damit nicht von vornherein ausgeschlossen werden, dass die Bestimmung und Oeffnung der Durchgangsstrassen schon vorgängig stattfinden könnte, wenn nähere Prüfung die rechtliche und tatsächliche Möglichkeit ergeben sollte.

2. Notwendig, und verfassungsrechtlich vorgesehen, ist die Aufstellung der Bestimmungen für den Automobilverkehr im ganzen Gebiet der Schweiz. Also sowohl für den Verkehr auf den Durchgangsstrassen, wie auf denjenigen Strassen, die von der kantonalen Strassenhoheit diesem Verkehr offen gelassen werden. Das Automobilverkehrsrecht muss in allen hauptsächlichsten und wesentlichen Punkten Bundesrecht sein. Der Gesetzgeber muss die Linie des gerechten Ausgleiches zu finden trachten zwischen den sich widerstreitenden Interessen der bisherigen Benützer der Strasse, der Anwohner, der Gemeinwesen, denen der Strassenunterhalt obliegt und er soll, soweit es möglich ist, in wesentlichen Dingen durch Aufstellung einheitlicher Vorschriften gesunder Verkehrsgewohnheit den Boden bereiten.

Auf der andern Seite ist es aber unerlässlich und die Voraussetzung reibungsloser Entwicklung und Entfaltung solcher Gewohnheit, dass der ausserordentlich vielgestaltigen Topographie und den örtlichen Sonderverhältnissen des Landes, im Gebirge und im Hügelland, mit den so verschieden angelegten Strassen und Brücken Rechnung getragen und den kantonalen Behörden dabei freie Hand gelassen wird, soweit die Verhältnisse es fordern.

3. Das Gesetz kann und soll nur die wesentlichen grundsätzlichen Bestimmungen über die Beschaffenheit der Wagen und über die Benützung der Strassen aufstellen. Der Gesetzgebungsapparat ist zu unbeweglich und arbeitet zu langsam, um mit der immer noch im Zuge befindlichen technischen Entwicklung Schritt halten zu können. Die Vollziehungsbehörde muss sogar die Befugnis haben, beim Auftreten ganz neuer technischer Erscheinungen und Gebilde im Gebiete des Automobilismus im Interesse von Sicherheit und Ordnung, zum Schutze gefährdeter Güter,

die entsprechenden Massnahmen zu treffen im Interesse auch der Förderung der Wirtschaft des Landes.

4. Es entspricht den obersten Grundsätzen der Gerechtigkeit, dass, wo Schaden entsteht, derjenige dafür aufzukommen hat, der ihm in der Ursache am nächsten ist. Bei aller technischen Vollendung und bei der ganz ausserordentlichen Lenkbarkeit des Automobils, bietet doch die in Anwendung gebrachte Naturkraft und die dadurch bewirkte Schnelligkeit, die mehrfach grösser ist als diejenige der bisher auf der Strasse kursierenden Fuhrwerke, eine erhöhte Gefahr für die andern Benützer der Strasse und die Umgebung. Dieser Tatsache muss Rechnung getragen werden durch entsprechende Regelung der Haftbarkeit für den Unfall, in den Grenzen der Gerechtigkeit und Billigkeit.

5. Die Gesetzgebung muss dabei wegen der Rechtssicherheit und wegen des Vertrauens in dieselbe dafür Sorge tragen, dass die Feststellung der Haftbarkeit sicher und gerecht stattfinden kann. Da die wirtschaftliche Kraft des Haftbaren keineswegs immer der Grösse der Verantwortlichkeit entsprechen kann, ist durch Aufstellung der Versicherungspflicht dafür Gewähr zu schaffen, dass die Vergütung des Schadens wirklich auch stattfindet.

Nicht nur der äusserliche Umstand, dass die Kompetenz zur Regelung des Fahrradverkehrs gleichzeitig mit der Ordnung des Automobilverkehrs dem Bunde übertragen worden ist, bedingt die Behandlung des Fahrradverkehrs in der Vorlage. Die Schnelligkeit des Fahrrades, seine ebenfalls immer noch wachsende Verwendung, bedingt eine einheitliche Ordnung des Verkehrs, und eine einheitliche Ordnung der Kontrolle. Dabei mag die Frage zweifelhaft sein, ob diese Kontrolle durch den Kontrollschild sanktioniert bleiben soll, oder ob dieser nicht entbehrt werden kann.

Die Voraussetzungen für die Aufstellung einer ausserordentlichen Haftpflicht für den Unfall sind beim Fahrrad nicht so gegeben, es wird nur mit menschlicher Kraft bewegt. So wünschenswert die Versicherungspflicht für alle Fahrradbesitzer, nicht zuletzt in deren eigenem Interesse gewesen wäre, so muss bei heutiger Lage auf eidgenössischem Boden darauf verzichtet werden und es muss auch in dieser Beziehung das gemeine Recht gelten. Dabei muss es den Kantonen überlassen bleiben, die Versicherungspflicht für ihre Fahrräder zu beschliessen.

Da das Gesetz sich aufbaut auf polizeilichen Vorschriften, ist es erforderlich, durch entsprechende Strafandrohung die Befolgung zu sichern. Doch gebieten Natur und Umfang des zu regelnden Verkehrs die Uebertragung der Strafverfolgung an die Kantone nach dem kantonalen Verfahren.

Von diesen allgemeinen Gesichtspunkten und Grundsätzen geht der bundesrätliche Entwurf aus. Ich habe Ihnen bereits gesagt, dass die Vorlage der Kommission auf diesem Entwurf basiert. Sie steht in den Grundzügen und in den wesentlichen Bestimmungen im Einklang mit der Vorlage des Bundesrates.

Ich beantrage Ihnen namens der Kommission aus den Gründen, die ich als Berichterstatter der Kommission vorgetragen habe und die ich noch persönlich beifügte, Eintreten auf die Vorlage in der Fassung der Kommissionsvorlage.

(Hier wird die Beratung abgebrochen.)
(Ici, le débat est interrompu.)

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1923
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.12.1923
Date	
Data	
Seite	259-268
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 627

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Vormittagssitzung vom 11. Dezember 1923.
Séance du matin du 11 décembre 1923.

Vorsitz — Présidence: M. Simon.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 259 hiervor. — Voir page 259 ci-devant.)

M. Béguin: Ainsi que l'on pouvait et que l'on devait s'y attendre, les propositions de la commission n'ont point rencontré partout un accueil favorable. Bien au contraire! Dans la revue du Touring Club Suisse on qualifie de «Loi de Damoclès» le projet de loi que vous avez sous les yeux. Cet exposé qui paraît avoir été écrit à la suite de conversations avec des milieux officiels, contient des observations de diverse nature au sujet de la manière en laquelle votre commission a cru devoir modifier et transformer, à certains égards, le texte du Conseil fédéral. L'on s'étonne des décisions qu'elle a prises et je relève, en particulier, dans cet article, ce passage: «Sans entrer dans le détail des débats qui ont eu lieu, nous pouvons dire que l'opposition vient essentiellement des représentants des polices cantonales qui se montrent farouchement irréductibles.»

L'exagération de cette phrase est évidente. Je crois devoir exposer en peu de mots quelques-unes des idées qui ont guidé ceux des membres de votre commission qui exercent des fonctions cantonales et qui, à ce point de vue-là, se sont intéressés à la loi fédérale que nous discutons, loi qui, nous le sentons tous, a une portée considérable et qui, peut-être, devra être discutée devant le corps électoral.

M. le président de la commission a rappelé les circonstances un peu spéciales dans lesquelles a été élaboré l'acte constitutionnel qui est à la base du projet de loi. On ne peut s'empêcher de relever ici qu'au Conseil des Etats, en particulier, il existait plus que de l'hésitation à l'égard de la centralisation proposée et des compétences nouvelles données à la Confédération. On sait, en effet, que si le Conseil national est entré en matière sur le projet du Conseil fédéral, le Conseil des Etats, en revanche, s'est partagé à plusieurs reprises sur la question et que c'est au bout de dix ans de discussions, d'examen et de pourparlers qu'un texte a fini par être adopté. Et ce qui caractérise bien les conditions difficiles dans lesquelles cet article constitutionnel a été préparé, c'est le fait que le message supplémentaire présenté en 1916 est beaucoup plus volumineux que le message principal de 1910 qui a introduit la discussion.

Il y a donc eu énormément d'hésitation au sujet de ce pas nouveau dans le domaine de l'uniformisation et l'article lui-même est, on le voit bien, le résultat

d'un compromis. Nous ne sommes pas, en effet, en présence d'un texte qui octroie à la Confédération des compétences complètes, sans limite, dans le domaine spécial de l'article constitutionnel. Il suffit de le lire pour constater que si l'on a admis, au premier alinéa; que la Confédération peut édicter des prescriptions concernant les automobiles et les cycles, au second alinéa, on réserve les droits des cantons: les cantons conservent le droit de limiter ou d'interdire la circulation des automobiles et des cycles. On dit ensuite: la Confédération peut cependant déclarer ouvertes certaines routes nécessaires au grand transit; l'utilisation des routes pour le service de la Confédération demeure réservée. Il est intéressant de remarquer qu'au moment où l'on a donné à la Confédération des compétences relatives à la circulation des automobiles et des cycles, on a conservé aux cantons, dans cet article même, sans aucune espèce de réserve — il y a lieu d'insister sur ce point parce que nous devrions y revenir dans la discussion des articles, — le droit de limiter ou d'interdire la circulation des automobiles et des cycles.

Ce que l'on doit reconnaître à propos du projet de loi en discussion, c'est le fait que si l'article constitutionnel n'a pas été combattu lors de la votation populaire du 22 mai 1921, il s'est heurté, cependant, à une certaine opposition qui s'est fait remarquer par un chiffre d'opposants tout à fait inattendu étant donné qu'aucun parti n'a pris position contre le projet. 206,000 électeurs se sont prononcés affirmativement et 138,876 se sont prononcés négativement. Quant au vote des cantons, l'adoption a eu lieu par 15 cantons et demi contre 6 et demi. C'est dire qu'en 1921 l'intervention du législateur fédéral dans ce domaine délicat, complexe et très étendu, rencontrait une opposition sérieuse et il est douteux que, depuis lors, cette opposition se soit sensiblement atténuée. Je pense qu'on a eu raison d'en tenir compte dans l'élaboration du projet de loi et qu'on devra en tenir compte également dans la discussion de ce projet par l'Assemblée fédérale. Dans ces conditions, nous avons pensé, Messieurs, qu'il était de notre devoir d'examiner si le projet du Conseil fédéral ne devait pas subir certaines modifications de manière à lui donner un caractère moins absolument centralisateur.

Nous comprenons très bien les exigences du développement de l'automobilisme en Suisse. C'est une circonstance dont on doit s'inspirer.

D'autre part, nous avons à tenir compte aussi du fait que si l'on a, en 1921, cédé à la Confédération des compétences, en revanche, les cantons sont demeurés chargés de l'entretien des routes et des dépenses considérables qui en résultent, notamment de l'aggravation de charge qui se produit chaque année dans nos budgets cantonaux, en rapport et proportionnellement, peut-on dire, avec le développement de la circulation automobile.

Cette considération a pesé d'un grand poids dans plusieurs des discussions de la commission. C'est compréhensible, et je crois qu'on n'en tient pas assez compte dans les milieux automobilistes, en particulier, où l'on aurait voulu que nous allions beaucoup plus loin en matière de centralisation et d'abandon des compétences cantonales. Les cantons font des dépenses considérables pour l'entretien des routes et c'est pourquoi ils doivent veiller à ce que la loi sur la circulation des automobiles ne soit pas trop

défavorable aux cantons, au point de vue des dépenses et de la police des routes en général. La police des routes appartient aux cantons. L'article constitutionnel ne parle que des automobiles et des cycles. Il incombe aux cantons de prendre les mesures qui s'imposent, qui sont de sage prudence et dont les cantons comprennent qu'ils doivent les prendre d'une manière aussi absolue que possible, de façon à établir la concordance entre la circulation, qu'on pourrait appeler fédérale — celle des automobiles et des cycles — et la circulation cantonale, celle des autres véhicules. Nous comprenons la difficulté de ce problème et les inconvénients qui proviennent d'un manque d'uniformité. Mais puisque nous sommes un Etat fédératif, nous devons en accepter les inconvénients comme les avantages. Nous réglementons une circulation internationale et nous devons éviter que notre pays soit, en quelque sorte, boycotté par les automobilistes étrangers. Ces motifs nous obligent à des concessions qui ont d'ailleurs été consenties lors de l'adoption de l'article constitutionnel, et nous avons pensé qu'on devait s'efforcer, lors de la discussion du projet, de maintenir celui-ci dans les limites strictement tracées par le cadre de l'article constitutionnel.

Nous avons pris cette attitude, tout d'abord, pour des raisons de principe, parce qu'il est de plus en plus démontré que, d'une manière générale, il faut éviter la centralisation excessive et ne pas diminuer sans nécessité absolue le peu de compétences devenues cantonales. Ce point de vue est aujourd'hui généralement admis: il ne faut céder à la Confédération que les attributions relatives aux domaines où elle seule, plutôt que les cantons, peut intervenir efficacement.

A cet égard, nous nous sommes d'ailleurs inspiré d'une direction que le Conseil fédéral a donnée dans son message du 22 mars 1910 qui est le premier acte officiel à l'appui du projet constitutionnel. Ayant à se prononcer sur un mémoire de l'Union vélocipédiste suisse réclamant l'extension de la compétence de la Confédération à la police des routes en général, le Conseil fédéral déclare qu'il ne peut se rallier à cette proposition parce qu'il l'estime inopportune, en raison du fait qu'il convient de ne toucher qu'avec une extrême circonspection et seulement dans la mesure strictement nécessaire, aux compétences constitutionnelles des cantons.

C'est bien de cette manière de voir que nous nous sommes inspiré dans les discussions laborieuses auxquelles la commission s'est livrée. Nous avons recherché des solutions comportant la collaboration des deux compétences dans le meilleur esprit et de la façon la plus favorable à l'intérêt général du pays. Nous avons eu aussi, à la suite de propositions précises présentées par la direction générale des postes, à veiller à éviter des empiètements inadmissibles de la part de l'administration fédérale dont les services se développent de plus en plus et à l'égard desquels on aurait pu, à un moment donné, croire que l'administration cherchait à obtenir des facilités qui auraient pu, à certains égards, être considérées comme des privilèges. Des cas concrets nous ont été signalés et nous en voulons éviter la répétition.

Tout cela démontre qu'en somme, l'élaboration de cette législation présente des difficultés résultant du fait qu'avec raison, en 1921, on n'a pas fait un

acte de centralisation absolue, mais un acte de centralisation relative. D'ailleurs, le texte de l'article constitutionnel le proclame et il n'est pas douteux que si l'on avait voulu, à cette époque, aller plus loin que l'article constitutionnel en question, on se serait heurté à un rejet, puisque l'article ainsi présenté, sous une forme sympathique et favorable aux cantons, a cependant groupé un chiffre d'opposants tout à fait inattendu.

J'en arrive ainsi à l'article intitulé « la loi de Damosclès », dont le contenu, cela n'est pas douteux, répond à l'opinion d'un certain nombre de citoyens. Je tiens à répondre à ceux qui, dans les milieux auxquels j'appartiens, s'étonnent qu'on ait tenu compte, dans l'examen de cette loi, de considérations fédéralistes, de l'autonomie des cantons et voulu empêcher une centralisation trop étendue. Dans ce domaine, — il s'agit d'une question essentielle et de principe, — on ne peut pas avoir deux méthodes, deux attitudes et deux lignes de conduite. Je ne pense pas que l'on puisse, comme on le prétend dans certains milieux, soutenir qu'ici la centralisation doit être complète en raison des nécessités du développement de l'industrie-automobile et de la circulation des véhicules, tandis qu'ailleurs, dans la question de la police des étrangers, par exemple, et dans d'autres domaines, on doit défendre, d'une façon irréductible, suivant l'expression consacrée par cet article, les droits et les compétences des cantons.

J'envisage que si nous voulons pouvoir défendre une politique que nous croyons juste en matière de fédéralisme et d'autonomie des cantons, de sauvegarde de leurs attributions, nous devons le faire en toute matière et éviter les inconséquences résultant du fait que, pour protéger certains intérêts d'ailleurs légitimes, nous croirions devoir abandonner un point de vue auquel nous nous sommes placés résolument dans une quantité d'autres matières. A cet égard et à la réflexion, on devra reconnaître, dans les milieux qui auraient voulu que la loi fédérale que vous avez sous les yeux fût plus centralisatrice, que le point de vue que nous avons adopté et qui a consisté à chercher à concilier d'une manière conforme aux intérêts généraux du pays, les nécessités de la centralisation avec les droits des cantons réservés par l'art. 37 nouveau, que nous avons eu raison, dis-je, de procéder ainsi et que c'est en somme par ce moyen que nous avons le plus de chance de mettre sur pied un projet qui ne soit pas, d'avance, voué à un échec. Et cela, pour de nombreuses raisons, en particulier pour celle, je le répète, que la Confédération demeure étrangère à tout ce qui concerne les dépenses relatives à l'entretien des routes et à leur police qui restent du domaine des cantons.

Dans l'ordre d'idées qui vient d'être développé, nous n'avons pas pu, et nous ne pourrions pas, lorsque la proposition sera faite par le Conseil fédéral, ainsi que le portait l'article 53 du projet primitif, ainsi que le porte encore la proposition du Conseil fédéral qui figure à l'art. 3 du projet de loi, souscrire à une proposition à laquelle le Conseil fédéral semble tenir beaucoup et d'après laquelle le dit Conseil aurait le droit d'exiger que l'on soumette à son approbation les mesures de limitation ou d'interdiction temporaires prises par les cantons. Il me paraît que, sur ce point spécial, la proposition du

Conseil fédéral se heurte au texte formel de la seconde phrase de l'art. 37 bis de la constitution, d'après lequel les cantons conservent le droit de limiter ou d'interdire la circulation des automobiles et des cycles. Il n'y a, dans cette phrase, qui comporte une politique, un principe, aucune espèce de réserve quelconque en faveur de la Confédération. Je ne pense pas que dans la loi on puisse, à cet égard, prévoir quelque chose qui, de près ou de loin, soit une modification, si peu sensible soit-elle, à l'article constitutionnel, étant donné que celui-ci constitue un compromis, auquel on ne peut rien changer quand bien même on pourrait discuter l'opportunité et l'utilité de ce compromis. Nous nous sommes élevés également contre toute disposition, contre tout membre de phrase ou toute idée introduite de telle ou telle manière dans tel ou tel article, en vue de permettre à la Confédération d'intervenir dans la police des routes autrement que d'une façon strictement conforme aux exigences de la circulation de seuls automobiles et cycles. Il y avait, à ce propos, diverses dispositions qui, dans la pratique, auraient pu donner lieu à des discussions. Pour éviter des malentendus et des frottements et pour que la loi puisse être appliquée sans difficulté, nous avons cherché à modifier ces textes dans un sens ne prêtant plus, aucune espèce de confusion.

Je ne sais, Messieurs, si lors de l'examen du message du 3 novembre 1922, vous avez attaché une importance particulière à l'art. 13 qui instituait un office central chargé du service des enquêtes et de la tenue du contrôle relatif au genre et au nombre des véhicules automobiles.

La commission a repoussé la création de ce bureau, quand bien même nous n'avons pas vu là une institution menaçante. Nous avons estimé que, dans les circonstances actuelles, il importe, à tout point de vue, et même dans le domaine des automobiles, de diminuer le nombre des fonctionnaires de la Confédération, plutôt que de l'augmenter. On ne sait jamais dans quelle mesure ces offices, ces stations centrales, ces bureaux spéciaux, une fois créés, prennent de l'extension. Il arrive quelquefois que leur développement est plus considérable que ce que les auteurs du projet ou de l'ordonnance désiraient. Nous avons pensé qu'il était plus sage — et le Conseil fédéral s'est rallié à notre manière de voir — de renoncer à cette création, vous ne retrouvez pas dans le projet en vos mains, quelque chose qui ressemble à cet office central dont la nécessité n'est nullement démontrée. En revanche, nous avons admis, en vue d'une protection nécessaire, la possibilité de recourir au Conseil fédéral contre certaines décisions relatives à la délivrance des permis.

Il est une autre disposition qui, eu égard à l'autonomie des cantons, a donné lieu au sein de la commission, à de longs débats, disposition au sujet de laquelle la commission s'est partagée en majorité et en minorité d'importance à peu près égale. La question sera reprise ici: c'est celle relative au droit octroyé au Conseil fédéral de limiter les taxes et émoluments qui peuvent être réclamés aux détenteurs d'automobiles. Nous voyons en effet, à l'art. 64, 1^{er} alinéa, que, reprenant une idée inscrite dans le projet, la majorité de la commission a maintenu que le Conseil fédéral pouvait limiter les taxes, émoluments, droits et impôts spéciaux que per-

çoivent les cantons sur les automobiles et cycles. Ces taxes sont nécessaires pour permettre aux cantons de supporter moins difficilement les charges considérables qui résultent de l'entretien des routes. Il est donc normal et naturel qu'elles soient proportionnées aux dépenses que les cantons supportent. Ces taxes sont, dans la plupart des cantons, fixées par les Grands Conseils avec possibilité d'exercer le referendum. C'est le cas en particulier pour le canton de Neuchâtel.

Nous ne voyons pas bien que, dans des conditions semblables, il y ait possibilité d'admettre que le Conseil fédéral pourra réduire des contributions de cette nature et nous craignons que, si l'on entre dans cet ordre d'idées, si l'on admet la compétence de la Confédération en cette matière, une fois ce premier pas accompli on en effectue un second, pour arriver petit à petit à diminuer d'une façon fâcheuse la souveraineté fiscale des cantons. Je ne crois pas que soit justifiée la crainte de voir les cantons aller trop loin dans ce domaine-là, surtout à l'égard de l'industrie automobile et de l'industrie des étrangers, en édictant des dispositions trop rigoureuses, des taxes trop élevées dans un but de protectionnisme étroit. D'ailleurs, il subsiste la possibilité d'un recours de droit public au Tribunal fédéral, recours qui peut s'exercer, recours qui est intervenu en particulier, lorsque, dans certains cantons, on a réclamé des taxes trop élevées à l'égard des cinématographes. Dans ce domaine, les dispositions sur la liberté du commerce et de l'industrie permettent d'éviter que les taxes de police deviennent des impôts prohibitifs. Mais le droit qu'on voudrait accorder à la Confédération de limiter les taxes fixées par les cantons pour les automobiles est inadmissible. Et sur ce point, nous maintiendrons l'opposition qui s'est manifestée dans la commission et qui a été, du reste, appuyée par plusieurs membres de celle-ci.

Un point nous a aussi préoccupé: c'est la situation qui aurait été faite aux cantons en raison des contraventions pouvant être relevées à l'égard des fonctionnaires fédéraux. Vous n'ignorez pas le développement considérable que l'automobilisme a pris, par des raisons de rapidité très compréhensibles, dans les services fédéraux, et dans tous nos cantons nous voyons circuler les automobiles officielles la Confédération, qui sont le fait de services publics fédéraux.

Le projet du Conseil fédéral ne disait rien de particulier à cet égard. Nous avons dû constater en songeant à l'application des pénalités prévues par la loi fédérale que, dans le silence du projet de loi, les fonctionnaires fédéraux étaient en droit d'invoquer les dispositions assurément désuètes et vieillies de la loi fédérale de 1850 concernant la garantie sur la responsabilité des autorités et fonctionnaires de la Confédération. Ces dispositions spécifient que toutes les fois qu'un fonctionnaire est poursuivi et qu'il invoque, comme moyen de défense, le fait qu'il agissait dans l'exercice de sa fonction, il n'est plus possible aux cantons de le poursuivre tant et aussi longtemps que le Conseil fédéral ou même l'Assemblée fédérale se soit prononcée sur le bien-fondé de ce moyen de défense. Si ce moyen de défense est admis, la poursuite tombe; sinon les tribunaux cantonaux peuvent intervenir.

Notre attention a été attirée sur la portée de cette

question par un cas concret. Nous avons eu entre les mains un dossier qui n'est pas vieux, qui date de cette année, où un chef de service de l'administration fédérale, a écrit directement à une autorité cantonale qui avait prononcé une amende contre un fonctionnaire fédéral pour contravention au concordat; ce chef de service a écrit pour protester contre cette amende et en a demandé l'annulation et la restitution. Donc, intervention directe d'un chef de service de la Confédération auprès d'un représentant d'une autorité cantonale, nommé par un canton. Je m'empresse de dire qu'au moment où le Conseil d'Etat de ce canton a écrit au département fédéral pour protester à son tour, le département fédéral a immédiatement désavoué le fonctionnaire et lui a rappelé les règles existantes dans notre droit public et notre droit administratif suisse, en sorte que cette démarche intempestive d'un fonctionnaire fédéral n'a pas eu d'effet pratique. Mais le seul fait qu'elle a pu se produire, démontre la nécessité de mettre de l'ordre dans ce domaine. Nous avons donc raison de craindre qu'en cas de poursuite devant une autorité cantonale, un fonctionnaire fédéral puisse échapper aux conséquences de contraventions commises par lui.

Après une longue discussion, nous nous sommes ralliés à une solution extrêmement heureuse, qui est le fait de M. le président de la commission, solution qui donne satisfaction à la fois aux cantons et à la Confédération: aux cantons, en ce sens que le fonctionnaire sera traité comme tout autre citoyen et que la situation d'employé de la Confédération ne permettra pas, au point de vue des contraventions commises, de les considérer comme un cas spécial justifiant une procédure extraordinaire; le fonctionnaire poursuivi pourra donc l'être comme n'importe quel citoyen. La solution proposée donnera également satisfaction à la Confédération en ce sens que pour éviter cependant des jugements qui pourraient être considérées comme arbitraires ou injustes envers un service fédéral dont il importe de veiller à ce que son activité puisse s'exercer normalement, on a — comme le prévoit le projet — décidé que les jugements de cette nature devront être envoyés au ministère public fédéral; dans le délai de 10 jours que nous connaissons, le recours au tribunal fédéral pourra être exercé. Ce droit de recours pourra être utilisé par l'autorité fédérale, ou, en cas d'acquiescement par l'autorité cantonale compétente.

Je suis heureux de constater que, sur ce point important, qui n'était pas touché d'une façon spéciale par le projet du Conseil fédéral, parce que le Conseil fédéral a envisagé qu'il n'y avait pas lieu de prendre une décision avant la révision de la loi fédérale de 1850 dont on examine, sauf erreur, la modification; sur ce point important, le projet du Conseil fédéral réserve les droits des cantons d'une façon qui donne pleine satisfaction à ces derniers.

Je me joins à la proposition qu'a présentée hier M. le président de la commission d'entrer en matière, mais j'aime à espérer que de la discussion des articles qui va avoir lieu ici d'abord, au Conseil national ensuite, il sortira un projet définitif qui conservera les caractères essentiels du projet de la commission, tout en tenant compte, d'une façon équitable, je le crois, des divers intérêts en présence, un projet qui n'aille pas plus loin dans le domaine de la centrali-

sation que le permet l'article constitutionnel, qui contient lui-même des réserves et qui a été adopté, en 1921, dans les conditions un peu précaires, qu'on a rappelées. J'espère donc que nous pourrions, d'ici à quelque temps, mettre sur pied une loi utile, une loi nécessaire qui, je le crois, remplacera avantageusement le concordat actuellement en vigueur.

On a écrit et on a dit de ce projet de loi, tel que vous l'avez élaboré, au cours des longues séances de la commission: nous n'en voulons rien, parce qu'il ne nous donne pas satisfaction, parce qu'il ne réalise pas l'uniformité que nous aurions voulue.

Ce langage est dangereux à l'égard des milieux qui ont réclamé l'élaboration d'une loi fédérale sur la matière. Je considérerais comme extrêmement regrettable un vote populaire défavorable au projet de loi. Mais j'estime que si, contre toute attente, nous n'arrivons pas à chef, nous devrions reprendre immédiatement la question; il serait sage qu'on s'en souvînt dans les milieux qui combattent le projet. Il faudrait reprendre l'idée du Conseil fédéral de 1910, suivant laquelle la Confédération n'aurait plus à s'occuper de la circulation des automobiles comme telle; la réglementation en serait abandonnée aux cantons. On se limiterait, au fédéral, à une loi sur la responsabilité civile des détenteurs d'automobiles.

Au sein de notre commission, l'idée a été exprimée aussi de scinder le projet, c'est à dire d'élaborer tout d'abord une loi spéciale sur la question de la responsabilité. Il n'est pas douteux que si, dans les milieux que l'on croit menacés pour la circulation automobile par la loi actuelle, on devait arriver à combattre le projet de telle manière qu'il ne puisse pas être réalisé dans les conditions qui ont été prévues, on arriverait à ce résultat: constatant que nous ne pouvons pas agir dans le domaine de la circulation des automobiles en Suisse ainsi que le prévoit le Conseil fédéral, on devrait se borner à admettre une responsabilité civile spéciale qui s'impose et qui est, cela n'est pas douteux, attendue avec impatience par le peuple suisse, dans l'intérêt même de la protection de l'ensemble des citoyens et des piétons.

C'est pour ces motifs et, dans cet esprit, que je me joins à la proposition d'entrée en matière présentée hier par M. le président de la commission.

Bundesrat Häberlin: Sie werden es dem Sprechenden nicht verargen, wenn er mit einigen Worten die Grundzüge der Ihnen unterbreiteten Gesetzesvorlage behandelt und sich auch kurz auseinandersetzt mit dem Resultat der Kommissionsberatungen, welches Ihnen vorgelegt worden ist. Der Herr Kommissionsreferent hat Ihnen gestern auseinandergesetzt, wie dieser Kommissionsentwurf zustande gekommen ist. Ich kann erklären, dass ich persönlich und auch der Bundesrat damit einverstanden ist, dass Sie die Beratungen auf Grundlage des Kommissionsentwurfes vornehmen, obwohl das nicht der Uebung entspricht. Wir können uns um so eher damit einverstanden erklären, als materiell tatsächlich die Gedanken des bundesrätlichen Entwurfes in viel weiterem Masse in den Kommissionsentwurf hinübergenommen worden sind, als es äusserlich den Anschein hat. Freilich sind auch gewisse Materien durchaus geändert, inhaltlich und formell geändert, und das war ja der Grund, warum dieses andere

Kleid umgeworfen wurde. Es sind speziell die Bestimmungen über Haftpflicht und Versicherung, die wesentliche Abweichungen aufweisen, meines Erachtens zum Teil durchaus glückliche Abweichungen, und die es bedingt haben, dass man auch in der Systematik nun Aenderungen vorgenommen hat. Es waren auch die Bestimmungen über das Fahrrad, die Kompetenzausscheidungen zwischen Bund und Kantonen, welche von Ihrer Kommission zum Teil anders ins Auge gefasst wurden und welche wiederum systematische Aenderungen bedingen.

Wir glauben, dass die jetzige Anordnung nach dem inhaltlichen Resultat der Kommissionsberatungen die bessere ist, dass das mit der alten Systematik nicht gut in dieser Weise hätte erreicht werden können, und schliessen uns deshalb grundsätzlich an. Selbstverständlich hat das ja für den Vertreter des Bundesrates einen gewissen Nachteil. Diejenigen Punkte, wo wir mit Ihrer Kommission auseinandergelien, präsentieren sich Ihnen nun als Minderheitsantrag, als herausgerissen aus dem System, während sie ursprünglich in einem auch von uns überlegten System drin gestanden haben als Säulen eines solchen; heute sind es Ecksteine, die noch stehengeblieben sind, Trümmerstätten, die als solche einen etwas schlechten Eindruck auf den Leser und auf den abstimmenden Herrn Ständerat machen dürften. Wir müssen also diese Nachteile mit in Kauf nehmen. Sie werden deshalb begreifen, dass ich ausdrücklich erklären möchte: Wir bitten, aus diesem Einmal nicht ein Allemal zu machen, es soll diese formelle Behandlung nicht ein Präjudiz sein. Es ist das schon deshalb nicht möglich, weil sonst auch dem Nationalrat, seiner Kommission, das Gleiche in den Sinn kommen könnte und sie Ihnen wieder eine andere Sauce um diesen Braten giessen, Ihnen die Vorlage wieder in einem andern Kleid präsentieren könnte. Dann hätten Sie zum Schluss eine bundesrätliche Vorlage, eine ständerätliche Vorlage und eine nationalrätliche Vorlage; zum Schluss würde niemand mehr draus kommen, was eigentlich vorgelegt ist.

Ich wiederhole, im vorliegenden Falle erklären wir uns gerne einverstanden, und zwar um so eher, als das Ergebnis ja das Resultat einer grossen Arbeit ist und wir namentlich der unermüdlichen Arbeit Ihres Herrn Kommissionspräsidenten dadurch unsern Respekt beweisen möchten, dass wir uns in der Beratung nun auch dieser Vorlage anschmiegen. Dies zum formellen Teil.

Materiell möchte ich Ihnen nun auch mit dem Herrn Präsidenten und meinem Vorredner, Herrn Béguin, Eintreten auf die Vorlage empfehlen, und zwar ein wirkliches Eintreten auf ein modernes Verkehrsgesetz, das wir Ihnen unterbreiten. Denn das wollte der Verfassungsartikel 37bis. Er wollte einem neuen Vehikel gerecht werden. Er wollte dem Automobil, das sich nun einmal eingeführt hat als ein Verkehrsfuhrwerk, er wollte dem Fahrrad, das sich schon seit langem eingestellt hatte, er wollte in seiner Erweiterung, dem Art. 37bis, auch dem ganz neuen Luftschiff freie Bahn verschaffen. Freie Bahn nicht in dem Sinne, dass nun diese Vehikel ganz ungehemmt durch das All sausen dürfen; aber sie sollten die Bande, die Schranken sprengen, welche bisher kantonales Gesetz natürlicherweise, solange es noch Geltung hatte, ihnen gesetzt hatte.

Es hat sich gezeigt, dass diese Vehikel eben die kantonalen Schranken ihrer ganzen Natur nach, ihrer ganzen Bestimmung nach nicht ertragen. So wenig, als man die Eisenbahnen hat in kantonale Gesetzgebungen einengen können, so wenig als man beim heutigen Verkehrsleben noch mit kantonalen Münzen auskommen kann, so wenig kann man kantonale Automobile, kantonale Fahrräder und kantonale Luftschiffe noch mit Verkehrsbestimmungen festnageln.

Dabei ist ganz sicher doch ein Vorbehalt zu machen und ist, wie Herr Béguin Ihnen namentlich ausgeführt hat, dieser Vorbehalt auch bereits im Verfassungsartikel gemacht worden. Der Verfassungsartikel hat meines Ermessens die Bedeutung, dass er sagen wollte: Grundsätzlich kann ein Kanton erklären: Auf meinem Gebiete lasse ich das Automobil überhaupt nicht zu, oder ich lasse es für bestimmte Gebiete, für bestimmte Strassen nicht zu, unter Korrektur des Bundes zugunsten der Durchgangsstrassen. Das ist die Meinung des Verfassungsartikels. Wir haben dann aber die Meinung, da, wo der Kanton von diesem Ausschluss oder Beschränkungsrecht — Ausschlussrecht, wenn er den ganzen Kanton ausnimmt, Beschränkungsrecht, wo er bestimmte Strassen ausnimmt, keinen Gebrauch macht, solle in Zukunft eidgenössisches Recht gelten, da solle nun nicht mehr differenziert werden können zwischen eidgenössischen und kantonalen Bestimmungen über die Funktion des Verkehrs. Es besteht eine Differenz zwischen Herrn Béguin und dem Sprechenden. Wir vertreten die Meinung, auch zeitliche Beschränkungen sollten wenigstens nicht ohne Genehmigung einer eidgenössischen Behörde vorgenommen werden. Das ist, ich erlaube mir das im Gegensatz zu Herrn Béguin zu sagen, eine Frage der Auslegung des Verfassungsartikels. Ich gebe ihm loyal zu, dass man die Meinung vertreten kann, der Verfassungsartikel wolle den Kantonen auch zeitliche Beschränkungen einräumen. Aber ich nehme für mich das Recht in Anspruch, dass man auch die umgekehrte Auslegung geben kann, dass nämlich der Verfassungsartikel daran gar nicht gedacht hat. Ich werde in der Spezialdebatte mir erlauben, darauf hinzuweisen, dass in der ganzen Diskussion des Verfassungsartikels von der von Herrn Béguin beanspruchten zeitlichen Beschränkung gar nicht die Rede war.

Wenn ich sage, dass wir nun im übrigen beanspruchen, wo die zugelassenen Ausnahmen vom Kanton nicht gemacht werden, dass da Bundesrecht gelten soll, geschieht das durchaus nicht aus Macht-hunger von seiten des Bundes. Das können wir Ihnen am ehesten dadurch beweisen, dass wir in der Gesetzesvorlage vorsehen, dass die ganze Ausführung den Kantonen verbleibt. Die kantonale Administration, die kantonalen Gerichte werden sich mit der Durchführung des Automobilgesetzes zu befassen haben. Nur die kantonale Gesetzgebung ist ausgeschlossen, weil wir hier eidgenössisches Gesetzeswerk haben; aber die übrigen Instanzen des souveränen Kantons sind hier nun die ausführenden Instanzen. Wir haben ja auch gewisse Vorbehalte für den Bund gemacht. Aber wo? Für die eigenen Fahrzeuge und für die eigenen Zwecke des Bundes. Aber es scheint mir doch selbstverständlich und praktisch zu sein, dass nicht da, wo der Bund für seine eigenen Betriebe — denken Sie an die Post,

an das Militär — eine grosse Menge von Fahrzeugen, von Automobilen, auch von Fahrrädern gebraucht, ein double emploi in der Prüfung seiner Fahrzeuge, in der Prüfung der Fahrer eintritt, sondern dass der Bund da durch seine eigenen Organe diese Funktionen ausführen lässt, unbeschadet der Rechte der Kantone für alle andern Automobile.

Ein zweiter Beweis dafür, dass wir nicht in die Rechte der Kantone und in ihre Macht eingreifen wollen, liegt wohl darin, dass das Gesetz auch nicht einen einzigen neuen eidgenössischen Beamten vorsieht. Ich sage das mit einem gewissen Stolz, denn das kann man wohl nicht bei jedem Gesetze behaupten.

Ich will immerhin hierzu noch etwas beifügen. Herr Béguin hat sich etwas darauf zugute getan, dass Ihre Kommission den Art. 13 unserer Vorlage gestrichen habe, wo von einer eidgenössischen Zentralstelle die Rede war, und hat gesagt: Die haben wir herausgebracht. Nein, diese Zentralstelle existiert schon lange, und die bringen Sie also durch diese Streichung nicht heraus. Das ist eine Kontrollstelle für die Automobile, die wir schon seit vielen Jahren haben und die auch die Herren von der Kommission nicht etwa aufheben wollen. Sie wollen nur, dass sie nicht in unserem Gesetze stehe, weil sie sie nicht gern drin sehen. Es verhält sich so, wie mit jenem Posten in der Rechnung, der immer beanstandet wurde und der schliesslich auch herausgebracht wurde. Als dann der Visitator sagte: So, jetzt haben wir den Posten endlich heraus, antwortete der Rechnungssteller: Nein, er steckt doch drin, nur sehen Sie ihn nicht! So ist es auch mit dieser Zentralstelle, nur mit dem Unterschied, dass wir sie Ihnen nicht verheimlichen, sondern die Erklärung geben: Das ist die alte Kontrollstelle, die Sie aus militärischen Gründen schon lange geschaffen haben, die von einem Departement zum andern gewandert ist; früher war sie beim Departement des Innern, dann, wenn ich nicht irre, auch einmal bei der Post und nun beim Militär. Es ist nur die Frage, wer die vor allem im Interesse des Heeres liegende Kontrolle vornehmen muss.

Dann ist ferner etwas geblieben, das auch Herr Béguin als notwendig anerkennt, ein gewisser eidgenössischer Ausgleich durch eine Rekursinstanz, ein Ausgleich, der notwendig ist, weil auch die kantonalen Entscheide, die kantonalen Verfügungen aufeinanderplatzten können. Es gibt nicht nur eine kantonale Souveränität, sondern es gibt deren 25, und diese harmonisieren nicht immer miteinander in ihren Entscheiden. Da muss irgendeine Instanz sein, gerade zum Schutz der einen kantonalen Souveränität gegen die andere. Herr Béguin hat anerkannt, dass das eine nützliche und wohl auch unerlässliche Funktion sein dürfte.

Nun ist es ja ganz selbstverständlich, wenn neues eidgenössisches Recht geschaffen wird, dass dadurch bisherige kantonale Rechtssphären tangiert werden. Hier ist es speziell ein Gebiet, das mit Naturnotwendigkeit tangiert wird. Nämlich die kantonale Strassenhoheit. Der Bund hat laut Bundesverfassung nur die Oberhoheit, also etwas ganz Hochschwebendes, das kaum in die praktische Erscheinung tritt, ausser vielleicht mit den Subventionen der Alpenstrassen. Die Kantone haben die Strassenhoheit. Man kann nun natürlich kein Automobil- und Fahrradgesetz schaffen, das diese Strassenhoheit in

gar keiner Art berührt. Wenn wir den Verkehr der Automobile regeln müssen, so müssen wir davon sprechen, wie sich das Automobil zu verhalten hat gegenüber andern Fuhrwerken, gegenüber den Passanten. Wir müssen also beispielsweise in unserer eidgenössischen Gesetzgebung Ausweichregeln aufstellen. Da ist doch ganz selbstverständlich, dass der Kanton für die gleichen Ausweichvorkommnisse nicht umgekehrte Regeln aufstellen kann. Es geht nicht an, wenn wir vorschreiben, das Automobil hat sowohl einem begegnenden andern Automobil oder Fuhrwerk als einem Fussgänger rechts auszuweichen, dass der Kanton bestimmt: «Kraft meiner kantonalen Souveränität und Strassenhoheit erkläre ich, bei mir wird links ausgewichen». Der Erfolg wäre, dass die Bundes- und die Kantonsouveränität übereinanderrumpeln würden, dass es einen Krach gäbe. Ich brauche nicht zu beschreiben, wer darunter leiden würde, die kantonale oder die Bundes-souveränität. Es würde dies eine grosse Einbusse an Autorität für beide bedeuten.

So ist es auch mit andern Vorschriften. Auch für die Beleuchtungsvorschriften wird ein Weg gesucht werden müssen, weil schliesslich sowohl vom Automobil gesündigt werden kann, wie vom einfachen Fuhrwerk, vom einfachen Handwägeli vielleicht. Wir müssen hier einen Weg finden, wie das kantonale Recht auf diesem Gebiet sich dem eidgenössischen Recht anschmiegt. Ich habe persönlich die Meinung, man könne es dem kantonalen Recht nicht überlassen, wie es sich anschmiegen wolle, sondern es müsse in solchen Kollisionsfällen das eidgenössische Recht die Anpassung vornehmen, wenn es nicht nachher zu unerfreulichen Diskordanzen kommen soll. Ich glaube deshalb, dass es gerade Ihre Aufgabe ist, meine Herren Ständeräte, hier mitzuhelfen, schon im eidgenössischen Gesetze die Anpassung vorzunehmen. Sie sind ja die berufenen Vertreter gerade der Stände, Sie sind dazu da, ihre Interessen zu wahren, aber vor allem durch die richtige Ausgestaltung des eidgenössischen Rechts und nicht dadurch, dass man sagt, man werde das später an einem Ort besorgen; wo dann Kollisionen vorkommen. Die kantonale Souveränität ist ebenso wenig Selbstzweck wie die Bundessouveränität; sie sind beide dazu da, die Wohlfahrt der Volksgenossen zu wahren.

So viel über einige Fragen genereller Natur, wo eidgenössisches und kantonales Recht auf dem Papier einander gegenüberstehen könnten, wo wir aber hoffen, dass sie sich in der Praxis in Tat und Wahrheit durchdringen und vollständig ergänzen werden.

Ich habe Ihnen im Ingress gesagt, wir möchten mit unserer Vorlage ein modernes Verkehrsgesetz schaffen. Ich will damit nicht etwa Schlagwörtern die Türe öffnen. Ich meine nicht, dass dieses Vehikel im Sinne gewisser moderner Erziehungsgrundsätze sich «ausleben» und austoben müsse. Es soll sich vielmehr einfügen in das geordnete Verkehrsleben, aber da soll es seine Auswirkung vollständig haben können. Es soll nicht gehemmt werden durch andere Schlagwörter: von der guten alten Zeit, von dem absolut gleichen Recht aller an der Landstrasse. Man soll sich überlegen, was müssen wir dem Motorfahrzeug, was müssen wir dem Fahrrad an Rechtsansprüchen an der Strasse geben, damit es seine

Natur richtig ausnützen kann. Gehehmt soll es nur insoweit werden, als es eine Gefahr repräsentiert für die Mitmenschen, für das Vieh, für die Strassen, für die Häuser und andere Werte. Es ist ja ganz sicher, dass die Abgrenzung zwischen diesen berechtigten Ansprüchen des Automobils und derjenigen Leute, die nicht Automobilisten sind, eine ausserordentlich schwierige ist. Wir haben das sehr empfunden sowohl in der Kommission als in der vorausgehenden Expertenkommission. Die letztere ist kaum erwähnt worden und ich will immerhin betonen, dass wir vorausgehend eine Expertenkommission einberufen hatten, in der alle möglichen Kreise vertreten waren, nicht nur etwa die Automobilisten und Radfahrer. Es sassen darin speziell auch die Vertreter der kantonalen Hoheit, Bau- und Polizeidirektoren, dann Versicherungsmänner; natürlich sind auch Juristen zu Worte gekommen und diejenigen, die sich mit der Erzeugung von Automobilen beschäftigen; daneben auch die Nicht-Automobilisten. Wir haben da sehen müssen, wie die Interessen stark aufeinander platzten. Wir haben aber eines konstatieren müssen und speziell der bundesrätliche Entwurf baut sich auf diesem Gedanken auf: Die Kinderjahre des Automobils sind vorüber. Wir brauchen das Automobil so wenig als das Fahrrad so zu behandeln, wie wir es vielleicht hätten behandeln müssen und behandelt hätten, wenn diese gleiche Gesetzgebung vor 20 oder 30 Jahren vorgelegt worden wäre. Wir haben heute nicht mehr Fahrräder, bei denen man kaum zu den Fahrern hinaufzusehen vermochte. Wir haben auch nicht mehr diese unbeholfenen Automobile, wie sie in der ersten Zeit auf unsern Strassen ratterten. Auf beiden Gebieten haben wir es heute mit einem grossen Erfolg der Technik zu tun. Es ist namentlich zu konstatieren, dass das Automobil nicht mehr das Luxusautomobil ist im generellen, sondern dass es tatsächlich zu einem wirtschaftlichen Faktor wurde, so dass wir also auch aus wirtschaftlichen Gründen ihm sein Recht werden lassen müssen. Nicht bloss mit Rücksicht auf die Fremdenindustrie, auf die Gäste, die mit ihren Autos in die Schweiz kommen, sondern mit Rücksicht auf unsere eigenen Automobilbesitzer, die sich sehr vermehrt haben. Wir müssen deswegen auch von unserem Publikum verlangen, dass dem ungeheuer vermehrten Automobilverkehr von ihm Rechnung getragen wird, dass schon die Kinder auf diesen Automobilverkehr hin erzogen werden. In all diesen Sachen haben wir zu lernen und uns zu gewöhnen, der einzelne, wie das ganze Volk. Wir haben dies ja auch tun müssen bei den Eisenbahnen. Wir waren früher auch gegenüber der Eisenbahn sehr unbeholfen und sind es heute noch viel mehr als andere Völker. Was hat man sich nicht alles vorgestellt, was respektiert werden müsse, zum Beispiel das Abläuten eines Zuges zehn Minuten vor Abgang, damit auch ja jeder Bürger aufmerksam gemacht werde, dass jetzt bald ein Zug abfahren werde. Wir haben das noch vor zehn Jahren als unerlässlich betrachtet und heute denken wir nicht mehr daran. Jetzt sehen wir einfach auf den Fahrplan und unsere Taschenuhr und finden uns zur richtigen Zeit auf dem Bahnhof ein und können den Zug nehmen ohne Kindermädchen. Auch mit den Barrieren haben wir übertrieben.

So ist es selbstverständlich auch gegenüber dem

Automobil. Wir haben unsere Kinder noch viel zu wenig daran gewöhnt. Wir müssen dazu kommen, die Kinder zu hüten, bis sie lernen, auch unbehütet über die Strasse zu gehen, speziell die Städter werden dem Automobil mehr Rücksicht zu tragen haben als die Bevölkerung auf dem Lande. Wir müssen uns vergegenwärtigen, dass wir auf beiden Seiten Rechte und Pflichten haben.

Wir möchten vor allem auch keine Vorschriften für Automobile und Fahrräder aufstellen, die gegen die Natur dieser Fuhrwerke, gegen die Natur dieser technischen Erfindung gerichtet sind. Die Lastwagenbesitzer haben in einer ihrer letzten Kundgebungen mit Recht daran erinnert, man möge es nicht machen wie die Engländer, die bei Einführung der Eisenbahn die Vorschrift aufstellten, es müsse dem Zug ein Wärter mit einer roten Fahne vorausgehen. Das war die Einführung der Eisenbahnen im stolzen England. Herr Bolli hat Ihnen gestern andere Beispiele aus nächster Nähe genannt. Wir wollen daraus einiges lernen. Wir wollen deshalb keine Geschwindigkeiten vorschreiben, die den vollen Nutzeffekt des Automobils in Frage stellen, die ihm gar keine wirtschaftliche Bedeutung mehr lassen. Wir wollen versuchen, Grenzen aufzustellen, damit die Automobile in bezug auf ihre wirtschaftliche Bedeutung voll ausgenützt werden können, dann aber uns an diese Grenzen halten, und erklären: Wir geben euch, was euch gehört; zum Toben auf unsern Strassen seid ihr nicht da. Für den Fall der Uebertretung sehen wir harte Strafen vor, die auch ausgefällt werden und nicht bloss zum Jux da stehen, damit nicht einer sagen kann, «ich zahl mei Bueß und stiehl mei Holz», sondern wo er es merkt am Portemonnaie, oder an seinem Körper beim Einsperren, dass er die gültigen Gesetze des Landes missachtet hat. Das ist unsere Auffassung. Schaffen Sie richtige Grenzen, die auch gehalten werden können und nicht bloss Vorschriften, von denen jedermann zum vornherein weiss, sie können ja gar nicht beobachtet werden, sie sind nie beobachtet worden und werden es auch nie. Das ist keine gute Gesetzgebungsarbeit.

Es gibt auch noch einige politische Fragen, wo wir uns nach dem Nutzeffekt erkundigen müssen, wie ich vorhin den Nutzeffekt in wirtschaftlicher Beziehung betont habe. In der Frage zum Beispiel, ob den Radfahrern der Kontrollschild aufgenötigt beziehungsweise beibehalten werden oder die von ihnen gewünschte Erleichterung bewilligt werden soll, müssen wir nach dem politischen Nutzeffekt fragen. Nachdem wir einmal wissen, dass die Radfahrer einen fürchterlichen Horror vor diesem numerierten Kontrollschild haben, weil sie behaupten, sie seien damit Bürger zweiter Klasse, man stemple ihnen eine Marke auf den Buckel, so können wir vielleicht über diese Anschauung etwas lächeln und entgegenen, dem sei ja gar nicht so; wir werden aber diese Anschauung doch nicht aus den Köpfen bringen, in denen diese Raupe einmal sitzt. Es gibt eine grosse Masse von Abstimmungsbürgern, die sich in den Kopf gesetzt haben, ohne Kontrollschild wären sie glücklich. Hier stellt sich für uns die Frage: Ist es für uns so absolut notwendig, diesen Kontrollschild beizubehalten, oder könnten wir ihn vielleicht in der Schweiz ebensogut entbehren wie ihn Preussen entbehren kann? Ich möchte diese Frage einmal so stellen, denn sie wird

von den Radfahrern auch so gestellt. Können wir durch ein Entgegenkommen vielleicht Nützliches schaffen, namentlich dann, wenn uns die gleichen Radfahrer durch ihre Vorstände erklären, sie wären bereit, das Kontrollband beizubehalten und sogar die obligatorische Versicherung zu übernehmen, wenn nur der numerierte Kontrollschild verschwinde. Es ist das offeriert worden von seiten der Vorstände der Radfahrer. Dies ist so eine Frage, bei der ich Sie bitten möchte, mit voller Unvoreingenommenheit an das Gesetz heranzutreten und abzuwägen, was den bessern Nutzeffekt ergibt, ob wir das eine oder das andere haben. Wenn wir in solchen Punkten entgegenkommen, können wir dann auch anderswo streng sein, nicht nur in der Bestrafung, von der ich gesprochen habe, sondern auch in unseren Anforderungen an die Haftpflicht, an die Versicherung. Wir stellen damit tatsächlich grosse Anforderungen an die Automobil- und Radfahrer, wir erhöhen ihre Versicherungsprämien ganz wesentlich mit jeder einzelnen Mehrforderung, wie solche speziell von Ihrer Kommission gestellt worden sind. Lassen Sie uns daran denken bei der Aufstellung der Verkehrs Vorschriften, dass wir dieselben geniessbar machen, wenn wir auch den Automobilisten und Radfahrer empfänglich machen wollen für die Opfer, die er dem Ganzen zu bringen hat.

Der Herr Präsident hat Sie ferner auf einen Grundsatz aufmerksam gemacht, dem speziell die Kommission gehuldigt hat. Er hat darauf hingewiesen, dass die Automobile sowohl, wie auch die Fahrräder, in der technischen Entwicklung noch nicht ausgewachsene Grössen sind. Die technische Entwicklung schreitet immer noch fort. Sie wird hoffentlich auch nach der Richtung fortschreiten, dass das Automobil für die übrige Mitwelt weniger lästig wird. Es stellten sich für uns zum Beispiel folgende Fragen: Sollen wir dem Automobilisten die Auflage machen, dass er einen Geschwindigkeitsmesser, dass er Pneus statt des Vollgummi am Automobil anbringt? Das sind Fragen, die sich schon Ihre Kommission vorlegen musste, ebenfalls der Bundesrat. Da stossen wir aber auf den Fluss der Entwicklung. Die Kommission hat mit vollem Recht erklärt: All diese technischen Fragen wollen wir nach Möglichkeit in die Vollziehungsverordnung, also in die Kompetenzen des Bundesrates verweisen, wo der Entwicklung viel besser Rechnung getragen werden kann als in einem Gesetz. Ein Gesetz wollen wir nicht alle paar Jahre ändern, das soll ein etwas fester Rahmen sein, um den herum sich die Vollziehungsverordnung rankt, wo die allmählichen Verbesserungen dann berücksichtigt werden können, wo vielleicht auch irgendwie Verschlechterungen berücksichtigt werden können durch entgegenwirkende Massregeln. Wir sind mit dieser Auffassung der Kommission einverstanden. Ich gebe auch zu, dass wir in unserer Gesetzesvorlage nicht ganz so weit gegangen sind. Wir haben in die Gesetzesvorlage einige Details aufgenommen, die der ganzen Veranlagung nach eher in die Verordnung gehören. Warum? Ich sage ganz offen, aus referendums-technischen Gründen. Wir haben gefunden: Dies und jenes hat bisher im Konkordat gestanden; jeder Bürger konnte dort lesen, dass der Automobilfahrer zu dem und dem verpflichtet ist, zum Beispiel so und so ein Licht zu haben usw. Wenn das nun nicht

mehr im Gesetz steht, wird der Bürger misstrauisch und sagt: Aha, will man keine Beleuchtung mehr vorschreiben, will man wegen des Auspuffes nichts mehr vorschreiben? Wir wollen das im Gesetz drin haben! Es war da recht schwierig, zu entscheiden, wo wir die Grenze ziehen wollten zwischen Gesetz und Verordnung.

Es braucht hier natürlich ein gewisses Vertrauen von der einen Stelle zur andern. Ist das Vertrauen in den Bundesrat da, dass er vernünftige Verordnungen schaffen wird, dass er auch die Bedürfnisse der Bevölkerung, ihre berechtigten Forderungen respektieren wird, so können wir im Gesetz ausserordentlich mager sein mit Spezialbestimmungen. Ist das Vertrauen nicht da, so müssen wir das Gesetz mit Details belasten, die eigentlich nicht hineingehören. Ich werde aus den Debatten ersehen, wie weit Sie hier auf dem einen oder andern Standpunkt stehen.

Gestatten Sie mir zum Schluss nur noch eine Frage, die den Bundesrat auch bewegt hat, kurz zu berühren. Die Automobilfrage ist ganz wesentlich eine Strassenfrage. Das wird niemand bestreiten, der sich damit beschäftigt. Da folgt sogleich der weitere Schwanz: die Strassenfrage ist eine Finanzfrage. Also ist nach den Regeln der Logik die Automobilfrage zu einem grossen Teil eine Finanzfrage. Wir wissen nun, dass speziell die Kantone unter dieser Strassenfrage seufzen, gerade infolge der grossen Beanspruchung durch die Automobile, vor allem durch die Lastautomobile. Wir haben das vor allem ja auch gehört aus den Verhandlungen Ihres Rates über den Verfassungsartikel 37bis. Da ist aus Ihrem Rate ein Postulat hervorgegangen, das den Bundesrat aufmerksam machte auf diese Strassennot, ein Postulat der Herren Wirz und Ribordy, das noch vom Sprechenden entgegengenommen wurde. Es war das in der letzten Zeit der Beratung des Verfassungsartikels. Da haben Sie darauf hingewiesen, es sollte möglich sein, dass die Eidgenossenschaft denjenigen Kantonen, welche speziell durch fremde Automobile mit ihrem Strassennetz stark beansprucht werden, ohne dass sie ihrerseits aus dem Automobilverkehr, weil keine Schlagbäume mehr bestehen, Finanzeinkünfte ziehen könnten, womöglich helfen sollte. Wir haben versprochen, diese Frage zu prüfen, und wir haben es getan. Es wurden zwei Artikel in unsere Vorlage aufgenommen, welche diesen Gedanken behandeln. Wir haben einen Artikel aufgenommen — er ist dann von Ihrer Kommission gestrichen worden, also gerade von der Kommission des postulierenden Ständerates —, einen Artikel, worin vorgesehen ist, dass der Bund, wenn er einmal dazu kommt, Einnahmen speziell aus dem Automobilverkehr zu schaffen, dann gehalten sein soll, diese Einnahmen auch für den Strassenverkehr zu verwenden, für die Strassen, auf denen diese Automobile verkehren, und er soll namentlich gehalten sein, die Kantone zu subventionieren für die Erbauung, für die Verbesserung und für den Unterhalt solcher Strassen. Es ist das also ein bedingter Artikel, ein Programmartikel. Ich werde an der geeigneten Stelle Sie bitten, Ihre frühere Stellungnahme nicht zu desavouieren, und dieses Zukunftsversprechen, wenn auch nur als Programmartikel, anzunehmen.

In Verbindung damit steht der Artikel, den Herr Béguin angeführt, wohl auch angegriffen hat, und

worin vorgesehen ist, dass der Bund die Möglichkeit habe, die speziellen Gebühren, welche die Kantone auf die Automobile und Fahrräder legen, zu begrenzen; nicht, sie ihnen wegzunehmen, nicht etwa, sie für sich zu verwenden, sondern sie zu begrenzen. Das ist die ganz logische Folge aus dem früheren Postulat. Denn der Bund kann unmöglich voraussehen, aus den Automobilen etwas herauszuziehen, wenn diese schon durch die Kantone über Gebühr belastet sind, wenn sie ersäuft werden unter der Last der kantonalen Gebühren. Selbstverständlich wird der Bund nie und nimmer etwa den Kantonen dreinreden können, wenn sie die Automobile als gewöhnliche Vermögensobjekte besteuern mit dem Wert, den das Automobil als Ware repräsentiert. Davon ist ja nie die Rede, sondern die Rede ist nur von den speziellen Belastungen des Automobiles, von den Verkehrsabgaben oder wie immer man sie nennen mag. Da müssen wir daran denken, eine gleichmässige obere Grenze für die Kantone zu ziehen, über die sie nicht hinausgehen können, damit dann noch etwas übrig bleibt für den Bund, der wiederum das, was er oben abhebt, nicht in die eigene Tasche stecken darf, sondern zugunsten der gleichen Automobilisten den Kantonen zuwenden soll. Das ist der Gedanke, den wir hier aufgenommen haben. Ich möchte Sie bitten, ihn nicht verächtlich auf die Seite zu schieben, sondern ihm mindestens sein Zukunftsrecht zu lassen.

Damit habe ich meine Ausführungen erschöpft. Ich gehe einig mit dem Wunsche, den der Herr Referent und den auch Herr Béguin ausgesprochen hat, dass bei einem solchen Gesetz, wie das Automobilgesetz es ist, vor allem die verschiedenen Interessenten zusammenarbeiten müssen, dass sie sich in ihren Anforderungen auch beschränken müssen auf das Erreichbare, weil hier immer das Recht des einen die Belastung des andern bedeutet; dass sie auch Opfer zu bringen wissen müssen und nicht jeder mit dem Kopf durch die Wand gehen solle. Ich richte diesen Appell selbstverständlich ausser diesen Saal. Ich richte ihn aber auch an Sie, meine Herren, in dem Sinne, dass Sie nach Möglichkeit zusammenarbeiten wollen, dass Sie dem Bund hier ein Recht geben mögen, das er sicher nicht missbrauchen wird gegenüber den Kantonen, das aber notwendig ist, wenn die Schweiz, die wirklich nicht für sich allein dasteht im Völker- und Staatenganzen, ihre Stellung auch richtig einnehmen soll. Denn es ist speziell vom Herrn Kommissionspräsidenten nicht zu Unrecht betont worden: Wir müssen Sorge dazu tragen, dass wir nicht eigentlich ausgelacht werden, wenn wir nicht mit der Welt zu marschieren verstehen. Mit diesem Wunsch auf ein materielles und auf ein geistiges Eintreten auf die Vorlage schliesse ich.

Das-Eintreten wird stillschweigend beschlossen.

L'entrée en matière est décidée tacitement.

Artikelweise Beratung. — *Discussion des articles.*

Titel und Ingress. — Titre et préambule.

Antrag der Kommission.

Bundesgesetz

über

den Automobil- und Fahrradverkehr.

(Vom)

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Art. 37 bis, 64 und 64 bis der Bundesverfassung,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates
vom 3. November 1922,

beschliesst:

Proposition de la commission.

Loi fédérale

sur

la circulation des automobiles et des cycles.

(Du)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,
vu les articles 37 bis, 64 et 64 bis de la Constitution fédérale,
vu le message du Conseil fédéral du 3 novembre 1922,

arrête:

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Sie sehen, dass schon im Titel ein Unterschied ist zwischen der Vorlage des Bundesrates und derjenigen der Kommission. Die bundesrätliche Vorlage hat im Anschluss an das Konkordat den Titel gewählt: «Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr». Der oberste Begriff wäre also «für die mit mechanischer Kraft bewegten Fuhrwerke, Motorfahrzeuge», ein halb fremdes, halb deutsches Wort. Die deutsche und österreichische Gesetzgebung hatte das Wort «Kraftfahrzeug» als Oberbegriff gewählt. Ich erwähnte bereits, dass das internationale Uebereinkommen in seinem Titel, sowohl im französischen wie im deutschen Text nur vom Automobil spricht, dass dann in der Ausführung des Gesetzes allerdings das Automobil einerseits und andererseits die Motocycles erscheinen.

Nun hat die Kommission in ihrem Bestreben, sich möglichst genau an den Wortlaut, Sinn und Geist der Verfassung zu halten, den Begriff des Automobils entsprechend dem Wortlaut der Verfassung für alle Kraftfahrzeuge wieder zu Ehren gebracht. Sie schliesst sich damit nicht nur dem Wortlaut der Verfassung an, sondern auch der Definition, die vom Bundesrat bei Begründung des Verfassungsartikels in der Botschaft vom 22. März 1910 gegeben worden ist, wo gesagt wurde, dass unter dem Ausdruck «Automobil» alle Wagen zu verstehen seien, die mit mechanischem Antrieb auf der Strasse zirkulieren, ohne an ein Geleise gebunden zu sein.

Es ist daran zu erinnern, dass nach dem stenographischen Bulletin diese Begriffsbestimmung ausdrücklich von allen Rednern als annehmbar erklärt worden ist. Es scheint mir damit die Wegleitung gegeben zu sein. Die Kommission findet, man soll von solchen Direktiven nicht ohne Not abweichen, besonders nicht, wo das Gesetz sich mehrerer Sprachen bedienen muss und wo sich ein gemeinsamer Ausdruck bietet. Man ist von diesem gemeinsamen Ausdruck 1910 ausgegangen. Allerdings hat sich dann im Französischen die Sprache auch etwas anders entwickelt. Man hat dort unterschieden zwischen «véhicule automobile» und «automobile», aber es hat sich dann immerhin gezeigt, dass bei näherer Durchführung der Parallele zwischen den beiden Sprachen auch im Französischen der Oberbegriff «automobile» sich gut und ohne irgendwelche Inkonvenienzen durchführen lässt. Das hatte zur Folge, dass der Oberbegriff «Automobil» bleibt wie er in der Verfassung schon enthalten ist. Das *Motocycle*, das Motorrad fällt unter den Begriff des Automobils, denn die Verfassung spricht nur von Automobilen und Fahrrädern. Der Motorlastwagen ist dann eine Unterart des Motorwagens, wie das bei den Bestimmungen von Art. 1 noch näher auszuführen sein wird.

Ich beantrage Ihnen namens der einmütigen Kommission Annahme des Titels in der vorgeschlagenen Fassung.

Angenommen. — *Adopté.*

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici le débat est interrompu.)

1767. Auslieferungsvertrag mit Uruguay.

Traité d'extradition avec l'Uruguay.

Botschaft und Beschlussentwurf vom 26. Juni 1923 (Bundesblatt II, 589). — Message et projet d'arrêté du 26 juin 1923 (Feuille fédérale II, 617).

Eintretensfrage. — *Rapport général.*

Antrag der Kommission.

Eintreten und Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Entrer en matière et adhérer au projet du Conseil fédéral.

Huber-Thurgau, Berichterstatter der Kommission: Die Anfänge der Angelegenheit, die Sie hier kurz zu beschäftigen hat, gehen ziemlich weit zurück. Das erhellt am deutlichsten aus der Tatsache, dass auf den ersten Aktenstücken des Dossiers noch die Unterschriften der Bundesräte Schenk, Welti und Ruchonnet stehen. Es sind nun mehr als 40 Jahre her, seit der schweizerische Konsul in Montevideo die Anregung machte, es sollte mit Uruguay ein Auslieferungsvertrag abgeschlossen werden. Damals interessierte sich die Schweiz um einen Dieb aus St. Gallen, der

den Weg nach Uruguay gefunden hatte. Als aber das Begehren um Auslieferung gestellt wurde, wendete die Regierung von Uruguay ein, sie bedaure, es bestehe kein Auslieferungsvertrag. Der Mann durfte dort bleiben. Der Bundesrat erklärte auf die Anregung des Konsuls hin sich zu Unterhandlungen bereit, in Anbetracht, «dass in neuerer Zeit verschiedene flüchtige Verbrecher die Route nach Südamerika einschlugen und weil die geographische Lage von Uruguay das Verschwinden erleichtert, zumal wenn sie wissen konnten, dass sie ohne Vertrag dort geborgen sind». Auch Uruguay zeigte sich zu Verhandlungen bereit, aber diese Verhandlungen gerieten mehrfach ins Stocken. Der Verkehr zwischen zwei Staaten, die durch das Meer getrennt sind, ist von vornherein nicht sehr einfach, zumal, wenn, wie es hier anfänglich der Fall war, weder hier noch dort vollgültige diplomatische Vertreter vorhanden sind. Ein schweizerischer Konsul, der in einer solchen Angelegenheit seine Zuschriften beharrlich an den «Regierungsrat in Bern» richtet, kann kaum als ein voll kompetenter Unterhändler für eine solche Sache taxiert werden. Auch die grosse geographische Distanz bedingt natürlich einen Abstand in den Anschauungen über Rechts- und Formfragen, die eine Einigung nicht erleichtern. Dann gab es auch politische Zwischenfälle, deren störendster selbstverständlich der Weltkrieg war. Es ist auch nicht zu leugnen, dass zu einer gewissen Zeit selbst auf dem eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement der Abschluss eines solchen Vertrages nicht als dringlich erachtet wurde. Das alles verursachte einen höchst schleppenden Gang der ganzen Verhandlungen. Anlass dafür, dass mehr Tempo in den Gang der Angelegenheit gebracht wurde, bildete der Fall eines Mörders aus Genf, der von Uruguay, wiederum unter Berufung auf das Nichtvorhandensein eines Auslieferungsvertrages, nicht ausgeliefert wurde. Unter dem gegenwärtigen Chef des Justiz- und Polizeidepartementes wurde dann die Sache nachhaltig betrieben und zwar mit dem Erfolg, dass endlich am 27. Februar 1923 der Vertrag unterzeichnet worden ist.

Die Kommission hat ihren Referenten beauftragt, dem zuständigen Herrn Departementschef samt seinen Mitarbeitern und auch den Gesandten, die in der Sache tätig waren, den Dank auszusprechen für die Unverdrossenhaftigkeit und Beharrlichkeit, mit der sie trotz mannigfacher Schwierigkeiten diese Angelegenheit zu einem guten Ziel geführt hatten. Es ist ja stets ärgerlich und für das Rechtsgefühl stossend, wenn ein Uebeltäter vom sichern Port aus den Heimatbehörden eine Nase drehen kann. Es ruft das leicht einer Kritik beim Volke, bei dem die Schwierigkeiten nicht genügend gewürdigt werden, die immer entstehen, wenn eine Strafverfolgung über die Grenzen des Landes fortgesetzt werden soll, einer Kritik, der man am besten begegnet, wenn die Justiz auch für solche Fälle gewappnet ist. Es heisst also nach und nach das Netz dieser Auslieferungsverträge möglichst schliessen. Gegenwärtig sind freilich die Maschen noch recht weit. Es fehlen noch Auslieferungsverträge mit verschiedenen europäischen Staaten, von denen man allerdings annehmen darf, dass sie gegebenenfalls bei Zusage des Gegenrechtes im einzelnen Fall auch ohne Vertrag ausliefern werden. Es fehlen uns Verträge in Amerika noch mit Kanada und Mexiko, mit allen mittelameri-

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1923
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.12.1923
Date	
Data	
Seite	269-278
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 628

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national du 5 octobre 1923.

Brügger, Berichterstatter der Kommission: Sie erinnern sich noch aus der Herbstsession, dass wir bei der Frage der ausserordentlichen Subvention für die anerkannten Krankenkassen eine Hauptdifferenz im Ständerat selber hatten. Eine Mehrheit der Kommission wollte beantragen, dass für die Jahre 1924 und 1925 im ganzen 3 Millionen Franken ausserordentliche Subventionen gewährt würden. Ein anderer Teil der Kommission war dafür, dass bei der bundesrätlichen Normierung geblieben werden solle. Der Bundesrat hatte beantragt, 2 Millionen für die Jahre 1924 und 1925 an ausserordentlichen Subventionen aufzuwenden. Der Ständerat hat sich dann mehrheitlich darauf geeinigt, dass eine Subvention von 2 Millionen im ganzen bewilligt werden soll.

Die Angelegenheit ging an den Nationalrat. Dort wurde dann die gleiche Frage ventilirt. Es war ein Antrag, 2 Millionen für zwei Jahre zu bewilligen und ein anderer Antrag, den Subventionsbetrag für die Jahre 1924 und 1925 auf 3 Millionen zu erhöhen. Schliesslich kam dann auch dort eine Einigung zu Stande in der Art, dass für die Krankenkassen eine ausserordentliche Subvention von 3 Millionen bewilligt werde, aber gleichmässig für die Jahre 1924, 1925 und 1926. Es war das ein Kompromissantrag im Nationalrat, der dann schliesslich Nationalratsbeschluss wurde.

Es ist damit beiden Richtungen Rechnung getragen, sowohl derjenigen, die nur 1 Million per Jahr bewilligen wollte, wie der andern, welche eine Gesamtsumme von 3 Millionen für die anerkannten Krankenkassen auswerfen wollen, nur dass jetzt diese Gesamtsumme von 3 Millionen auf drei Jahre verteilt wird. Das hat einerseits den Vorzug, dass damit diese ganze Angelegenheit nun für drei Jahre geregelt ist, nicht gerade so, wie es die Krankenkassen selber gewünscht hätten, nicht in dem Betrage, den sie verlangt haben, aber immerhin doch für drei Jahre eine Subvention von je einer Million.

Es hat das dann auch den Vorzug, dass unterdessen etwas Zeit gewonnen wird, sei es für die allgemeinen Verhältnisse, um sich zu bessern, in welchem Falle dann ausserordentliche Subventionen nicht nötig wären, sei es für die kommende Revision der Gesetzgebung über das Versicherungswesen. So ist Ihre Kommission dann einstimmig zu dem Antrag gelangt, Sie wollen in Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates diesen Kompromiss ebenfalls annehmen.

Es würde nun in Art. 1 heissen: «Den gemäss den Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung vom 13. Juni 1911 anerkannten Krankenkassen, wird aus dem eidg. Versicherungsfonds eine einmalige ausserordentliche Beitragsleistung des Bundes im Gesamtbetrage von 3 Millionen Fr. gewährt. Sie gelangt zu gleichen Teilen in den Jahren 1924, 1925 und 1926 zur Ausrichtung». Das ist die einzige Differenz, und die Kommission beantragt Ihnen, diese Fassung zu akzeptieren und dem Beschluss des Nationalrates in globo zuzustimmen.

Im Auftrage der Kommission soll ich noch inzidenter den Wunsch beifügen, dass die Revision des Versicherungsgesetzes befördert werden möchte.

Ich persönlich möchte weiter beifügen, dass, wenn die Revision dieses Gesetzes kommt, zwei Punkte nicht ausser Acht gelassen werden möchten: 1. dass dieses Revisionsprojekt nicht auf eine Zentralisation des ganzen Versicherungswesens hin tendiere, auch nicht auf die allgemeine obligatorische Versicherung hin, sondern dass man die anerkannten Krankenkassen, die sich schön entwickelt haben, leben lasse und auf diesem Boden weiter aufbaue. Der zweite Punkt ist der, dass auf dem Boden der Gegenseitigkeit stehen geblieben werde, dass nicht die Subventionen des Bundes bloss dazu verwendet werden, um für Bedürftige einen Zuschuss zu geben, sondern dass diese Bundessubvention gleichmässig allen Versicherten zugute kommen sollen und dass die Versicherungskassen auf dem Boden der Gegenseitigkeit stehen bleiben.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommission 33 Stimmen
(Einstimmigkeit.)

An die Redaktionskommission.
(A la commission de rédaction.)

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 269 hiervor. — Voir page 269 ci-devant.)

Art. 1.**Antrag der Kommission.**

Erster Teil.

Geltungsbereich.**Begriff des Automobils.****Art. 1.**

Als Automobil im Sinne dieses Gesetzes gilt jedes Fahrzeug, das zur Beförderung von Personen oder Sachen auf der Strasse dient und durch mechanische Kraft bewegt wird ohne an ein Geleise oder eine Leitung gebunden zu sein.

Es fallen unter dieses Gesetz insbesondere Motorwagen und Motorräder.

Zu den Motorwagen gehören auch die Motorlastwagen. Als Motorlastwagen gelten Automobile, die bei voller Belastung ein Gesamtgewicht von 3000 Kilogramm und darüber haben.

Den Motorlastwagen werden gleichgestellt die Autobusse, Auto-Gesellschaftswagen, Traktoren und Anhängewagen.

Zu den Motorrädern sind auch die Fahrräder mit Hilfsmotoren zu zählen.

(Bundesrätlicher Entwurf (B. R.) Art. 10 und 17.)

Proposition de la commission.

Titre premier.

Champ d'application.**Définition de l'automobile.**

Est réputé automobile au sens de la présente loi tout véhicule servant à transporter des personnes ou des biens, mû par une force mécanique et circulant sur route, sans rails et sans être relié à une conduite.

La présente loi est applicable notamment aux voitures automobiles et aux motocycles.

Les voitures automobiles comprennent aussi les automobiles de poids lourd. Est réputée automobile de poids lourd toute voiture automobile d'un poids total de 3000 kg et davantage, en plein chargement.

Sont rangés également dans les automobiles de poids lourd les autobus, les automobiles pour sociétés, les tracteurs et les remorques.

Dans les motocycles rentrent aussi les cycles munis d'un moteur auxiliaire.

(Projet du Conseil fédéral (C. F.) art. 10 et 17.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Die Kommission hat es für angezeigt erachtet, die Materie von Art. 53 des bundesrätlichen Entwurfes an die Spitze zu stellen, um den sachlichen und räumlichen Geltungsbereich zu umschreiben und die Möglichkeit der glatten Lösung von Zweifeln über die Anwendbarkeit des Gesetzes auf ein Fahrzeug oder eine Fahrzeugart, einen Typ, an die Spitze zu stellen. Es ist schliesslich für überflüssig erachtet worden, ausdrücklich die Anwendbarkeit des Gesetzes für den ganzen Automobil- und Fahrradverkehr aufzustellen. Wir hatten eine diesbezügliche Redaktion entworfen, haben aber nachträglich darauf verzichtet, weil wir gefunden haben, dass das nicht notwendig sei. Es ergibt sich aus dem ganzen Wortlaut, Sinn und Geist des Verfassungsartikels, wie ich die Ehre hatte, Ihnen bereits auszuführen bei Anlass der Eintretensdebatte.

Es könnten aus einer ausdrücklichen Anführung eines selbstverständlichen Verfassungsgrundsatzes gelegentlich nur unwillkommene und ungereimte Schlüsse a contrario gezogen werden. Das Gesetz gilt also selbstverständlich für den ganzen Automobil- und Fahrradverkehr auf allen Wegen, seien sie Durchgangsstrassen oder andere, auf allen dem Verkehr offenen Kommunikationen; wer hierüber entscheidet, das wird dann im weiteren Verlauf des Gesetzes zu diskutieren sein.

Dagegen haben wir es für notwendig gefunden, den Begriff des Automobils zur Umschreibung des Geltungsbereiches in das Gesetz niederzulegen. Das ist auch an andern Orten geschehen, überall, wo über den Automobilverkehr legiferiert worden ist. Es ist namentlich notwendig, die Grenze nach der Richtung anderer Fahrzeuge, anderer Vehikel oder Bewegungsmittel mit mechanischem Kraftantrieb zu ziehen; also die Bewegung auf der Strasse, nicht in der Luft, wie das Luftfahrzeug, nicht in einem Gebäude, wie der Lift, oder auf dem Acker, wie der landwirtschaftliche Traktor; Unabhängigkeit von einem Geleise oder einer Leitung, im Gegensatz zur Eisenbahn, zum Tram oder zur geleislosen elektrischen Bahn, von welcher wir bei Anlass des Baues des Mühlebergwerkes ein Beispiel zu beobachten Gelegenheit hatten zwischen Mühleberg und Gümmenen.

Die Kommission hat geschwankt, ob sie statt «mechanische Kraft» nicht vorschlagen solle «mechanischer Antrieb». Sie hat nicht nur die andere Gesetzgebung, sondern auch die in der Sache vorhandene Literatur beigezogen, und sie hat sich schliesslich im Interesse grösserer Klarheit zum Begriff «Kraft», französisch «force», statt «Antrieb», französisch «moteur», entschlossen. Das deutsche Automobilgesetz spricht von «Maschinenkraft» und das österreichische von «elementarer Kraft». Gegenüber diesen Ausdrucksweisen haben wir nach Prüfung aller Verhältnisse und nach Prüfung der bei uns bestehenden Auffassung der Begriffe gefunden, der von uns gestellte Antrag, zu sagen «mechanische Kraft», dürfte demjenigen entsprechen, was zu wünschen ist. Es ist auch hier wieder Rücksicht genommen worden auf die Konkurrenz zwischen dem deutschen und dem französischen Text.

«Auf der Strasse», sagt die Kommission, und bei der Bestimmung des Verkehrsausweises sagen wir «im öffentlichen Verkehr». Auf der Strasse, französisch «sur route», bedeutet die Verwendung auf dem für den Verkehr bestimmten öffentlichen Grunde. Auch darüber herrschte bei uns Klarheit in Uebereinstimmung mit Theorie und Praxis an andern Orten und zum grossen Teil auch mit der Sprache der Gesetze und der Verordnungen. Also auch der öffentliche Platz kommt in Betracht, geht auch in den Begriff «auf der Strasse» hinein, sei es, dass der Platz seiner dauernden oder nur vorübergehenden Bestimmung nach dem öffentlichen Verkehr dient.

Im Anschluss an den «Code de la Route» und um eine sichere Grenzlinie ein für allemal festzusetzen, schlägt die Kommission vor, den Begriff des Motorlastwagens zu beginnen bei einem vollen Belastungsgewicht von mehr als 3000 kg. Diese Grenze hat sich nach den technischen Auskünften, die der Kommission zur Verfügung standen, als praktisch und empfehlenswert erwiesen. Weiter hält die Kommission es für nötig, ausdrücklich zu sagen, dass den Motorlastwagen gleichgestellt sind die Autobusse, Autogesellschaftswagen, die Traktoren und Anhängerwagen, alle diese Dinge, soweit sie auf der Strasse erscheinen.

Es ist nicht ausgeschlossen, sondern sogar wahrscheinlich, dass noch neue Fuhrwerke verschiedener Konstruktion und vielleicht auch verschiedener Bestimmung auf die Strasse kommen. Da wird dann, wenn nötig, der Bundesrat auf Grund der Definition über die Unterstellung entscheiden.

Motorrad und Fahrrad bedürfen keiner nähern Umschreibung, es weiss jedermann, was darunter zu verstehen ist. Es genügt wohl die negative Grenze, die wir hier wieder in der Richtung der mechanischen Kraft ziehen und die enthalten ist in der Bestimmung, dass ein Fahrrad mit Hilfsmotor, also ein Fahrrad, das die mechanische Kraft für sich in Anwendung bringt, unter die Motorräder gehört.

Ich empfehle Ihnen, den Art. 1 des Gesetzes so anzunehmen, wie die Kommission ihn vorschlägt.

Schöpfer: Ich möchte Ihnen empfehlen, den Art. 1 zu streichen. Der Art. 1 enthält die Legaldefinition des Automobils. Legaldefinitionen in Gesetzen sind immer eine schwierige und unangenehme Sache, und zwar deshalb, weil man sie nie so formu-

lieren kann, dass sie auf alle Fälle stimmen. Die Legaldefinition des Art. 1 scheint mir ein Schulbeispiel zu sein, dass sie nicht stimmt. Denn was Absatz 1 definiert, wird in Lemma 2, 3, 4, 5 noch ergänzt und näher ausgelegt und in Art. 2 wird dann zugegeben, dass immer noch Zweifel bestehen können und dass solche Zweifel dann der Bundesrat lösen solle. Lemma 1 erklärt, dass als Automobil jedes Fahrzeug gelte, das zur Beförderung von Personen oder Sachen auf der Strasse dient und durch mechanische Kraft bewegt wird. Aus diesem Lemma ist zu schliessen, dass Holzfräsen und landwirtschaftliche Traktoren nicht als Automobile gelten. Das wäre recht und gut; aber notwendig ist diese Feststellung nicht, denn soweit mir in Erinnerung ist, besteuern sämtliche Kantone der Schweiz die Automobile, es ist aber bis zur Stunde keinem einzigen Kanton eingefallen, eine Holzfräse oder einen landwirtschaftlichen Traktor als Automobil zu besteuern. Die Begriffe sind also abgeklärt. Man weiss in der ganzen Schweiz, was unter einem Automobil zu verstehen ist. Aber kein Mensch in der Schweiz wird verstehen, dass nach der Legaldefinition dieses Gesetzes nun ein Motorvelo auch ein Automobil ist. Das muss man nämlich aus dieser Bestimmung schliessen. Der Oberbegriff, der geschaffen wird, ist das Automobil, und unter diesen Oberbegriff fallen dann die verschiedenen Unterbegriffe, Automobil im engeren Sinn, Motorlastwagen, Dampflokobile, Motorvelos etc. Darüber, dass das Motorvelo auch ein Automobil sei, wird männiglich den Kopf schütteln im Schweizerlande. Dann der Lastwagen, der ist auch ein Automobil, aber nur unter gewissen Voraussetzungen, ebenso das Personenautomobil, der Sportwagen.

Mir scheint, dass nicht unnötigerweise Legaldefinitionen aufgestellt werden sollen, die mit dem Sprachgebrauch im ganzen Schweizerlande direkt in Widerspruch stehen. Erstens haben wir die Legaldefinitionen nicht nötig und in zweiter Linie wird sie niemand verstehen. Letzten Endes machen wir die Gesetze für die Staatsbürger und nicht für den Rat, sodass wir auf den Sprachgebrauch, der im Schweizerlande herum gilt, etwas Rücksicht nehmen müssen.

In Lemma 3 heisst es dann, dass zu den Motorwagen auch die Motorlastwagen gehören. Das ist doch auch etwas Ueberflüssiges. Warum muss das da stehen? Dann kommt aber sofort die Einschränkung: Ja, wenn dann ein Motorlastwagen weniger als 3000 kg habe, dann sei er kein Motorlastwagen mehr. Warum nicht, wenn er Lasten befördert und lediglich nur zur Lastenbeförderung verwendet wird? Warum soll ein Lastwagen kein Motorlastwagen mehr sein, wenn er weniger als 3000 kg hat? Umgekehrt; wenn ein Personenautomobil, das stark belastet ist und eine ungemein schwere Maschine besitzt, und mehr als 3000 kg wiegt, dann wird es, obschon es ein Personenautomobil ist, auf einmal zu einem Motorlastwagen nur deswegen, weil es mehr als 3000 kg Gewicht aufweist. Auf die Zweckbestimmung, welche sonst allgemein übereinstimmt mit der Namensbezeichnung des Wagens, wird keine Rücksicht genommen. Sie sehen, man kommt in Unannehmlichkeiten und Schwierigkeiten hinein mit diesen Legaldefinitionen.

Wir hatten die Legaldefinition bisher nicht und doch ist es gegangen; man wird daher auch in Zukunft ohne dieselbe auskommen und ich möchte

Ihnen beantragen, den Artikel zu streichen. Der bundesrätliche Entwurf, der mir überhaupt nach verschiedenen Richtungen hin besser zu sein scheint als die Vorlage, die wir heute diskutieren, kannte auch keine Legaldefinition. Man hätte mit dem Entwurf des Bundesrates, wenn er Gesetz geworden wäre, auch auskommen können. Ich bitte Sie also, den Passus zu streichen oder eventuell den Art. 1 an die Kommission zurückzuweisen.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich möchte Sie bitten, die beiden Anträge des verehrten Herrn Kollega Schöpfer abzulehnen.

Ich halte es nicht für notwendig, alles dasjenige zu wiederholen, was ich Ihnen gestern zur Rechtfertigung der Notwendigkeit dieser Definition ausgeführt habe. Ich habe Ihnen des Näheren dargetan, dass eine Definition notwendig ist, sobald man sich an die verfassungsmässigen Grundlagen halten will. Und ich habe Ihnen aus der Geschichte des Art. 37 bis der Bundesverfassung, den wir auszuführen im Begriffe sind, bewiesen, dass wir als Oberbegriff den Begriff Automobil nehmen müssen. Ich habe darauf verwiesen, dass in der Botschaft des Bundesrates vom 22. März 1910 die Definition des Automobils enthalten war und dass sie dort ausdrücklich so gegeben ist, wie sie nun hier vorliegt, dass unter Automobil zu verstehen sind die Automobile, die Motorlastwagen und die Motorräder. Das ist die Nomenklatur, die Ausdrucksweise der Bundesverfassung, auf die wir basieren müssen. Deswegen haben wir uns verpflichtet gesehen, auf diese Bezeichnungsweise zurückzugehen. Denn wenn man nach der Auffassung des verehrten Herrn Ständerat Schöpfer vorgehen würde, so würden wir nur ein Gesetz über die Automobile machen können, wozu dann die Motorräder nicht gehören würden. Diese würden frei ausgehen. Denn Motorräder würden nach dem heutigen vulgären Sprachgebrauche dann nicht zu den Automobilen gehören. Daran würden wahrscheinlich diejenigen, welche ihre Eingaben gegen die «Knallprotzen» gemacht haben, von denen ich Ihnen am Montag sprach, wenig Vergnügen haben und viele andere mit ihnen.

Um die Motorräder in das Gesetz hineinzubeziehen und überhaupt Ordnung schaffen zu können, müssen wir genau sagen, was ein Motorrad ist, was ein Motorwagen ist, was ein Motorlastwagen ist. Wenn wir überhaupt auf dem Entwurfe aufbauen wollen, müssen wir diese Unterscheidungen schaffen.

Ich glaube, der Herr Vorredner ist noch etwas allzusehr im Gedankengang des Konkordates drin. Das Konkordat war nicht gebunden an die verfassungsmässige Grundlage, auf der wir stehen, sondern es konnte sich frei ausdrücken. Ich glaube, es ist eine erste Aufgabe des Gesetzes, die Begriffe wieder auf den verfassungsmässigen Boden zu stellen. Das können wir nur tun, wenn wir sie umschreiben.

Die Legaldefinition ist überall in ähnlichen Fällen als notwendig erachtet worden. Im Fabrikgesetz haben wir auch gesagt, was eine Fabrik ist. Wir müssen wissen, was eine Eisenbahn ist, wir müssen wissen, was ein Automobil ist. In allen Gesetzen, die über diesen Gegenstand gemacht worden sind, in Deutschland, Oesterreich usw., ist die Umschreibung erfolgt.

Was den Traktor anbelangt und die Holzschneidemaschinen usw., so sind diese nicht bestimmt, um

auf der Strasse zu fahren. Sie werden nicht als Automobile in der Welt herumzirkulieren. In dieser Beziehung dürfte man sich jedenfalls beruhigen. Wir dürfen nicht das ganze Automobilgesetz — das möchte ich ein für allemal sagen — vom Gedanken der Polizeitaxen und der Besteuerung aus ansehen, sondern wir müssen es aufbauen auf die Prinzipien, die wir verfolgen. Ich bin überzeugt, dass die Besteuerung ihren Weg schon wieder finden und keine Schwierigkeiten haben wird.

Ich möchte Sie bitten, den Artikel so wie er vorliegt, anzunehmen. Wenn Sie die ganze Nomenklatur streichen, dann wäre es besser, man hätte Nichtcintreten beschlossen und auch den Titel nicht angenommen. Ich glaube, wir müssen auf dem betretenen Wege weitergehen, wenn wir überhaupt weiter kommen wollen.

Bundesrat Häberlin: Sie wissen, dass der Bundesrat keine Definition in den Entwurf aufgenommen hat. Er hat das mit Absicht getan. Man kann darüber verschiedener Ansicht sein. Darüber werde ich mich nicht äussern, die Herren mögen selber entscheiden. Ich möchte dagegen um eines bitten: weisen Sie den Artikel nicht an die Kommission zurück. Die Kommission hat sich ausgiebig mit dieser Frage beschäftigt. Sie hat eine bestimmte Stellung eingenommen. Wenn Sie nicht einverstanden sind mit der Stellung der Kommission, dann nehmen Sie einen abweichenden Standpunkt ein und entscheiden Sie die Frage grundsätzlich. Ich habe mir diese Bemerkung hier schon erlaubt, damit ich sie nicht bei spätern Artikeln immer wieder machen muss. Es liegt mir ausserordentlich daran, dass nicht unnötigerweise Rückweisungen stattfinden, denn das Gesetz ist nun ziemlich reif geworden.

Wettstein: In den Bestimmungen über die Motorfahrzeuge ist keine ausdrückliche Vorschrift enthalten, dass Schilder getragen werden müssen, nur bei den Fahrrädern. Nun möchte ich die Frage an den Herrn Referenten richten: Wie ist es dann mit Abs. 5 des Art. 1: «Zu den Motorrädern sind auch die Fahrräder mit Hilfsmotoren zu zählen?» Nach dem Wortlaut des Gesetzes würde also ein Fahrrad, wenn es einen Hilfsmotor hat, der Verpflichtung entgehen, einen Schild zu tragen. Das gibt eine gewisse Verwirrung, denn schliesslich sind Fahrräder mit Hilfsmotoren in der Hauptsache doch Fahrräder und nicht Motorfahrzeuge. Ich glaube, die Kommission ist zu weit gegangen, wenn sie ohne irgendwelche Einschränkung diese Fahrräder mit Hilfsmotoren den Motorfahrzeugen zuzählt, mit all den Verpflichtungen, welche durch diese Unterordnung entstehen müssten.

Was mich aber momentan interessiert, ist die Frage, wie weit die Verpflichtung, einen Schild zu tragen, für solche Fahrräder mit Hilfsmotoren und wie weit überhaupt diese Verpflichtung für Motorfahrzeuge gilt.

Boll, Berichterstatter der Kommission: Ich glaube, gerade die Anfrage des verehrten Herrn Kollegen Wettstein beweist, wie notwendig es ist, dass man sich über die Unterscheidungen ausspricht. Aber was er hier fragt, darüber wird ihm in der Vollziehungsverordnung dann Antwort erteilt werden. Ich habe hier einen Entwurf dazu. Es ist klar, dass

auch das Automobil einen Schild tragen muss. In diesem Entwurf heisst es: «Jedes Chassis muss einen Schild tragen, der die Firma des Erstellers, die Fabriknummer des Chassis, die Stärke des Motors, sowie das Gewicht des Wagens mit Gummireifen angibt.» Es sind also, entsprechend den Bestimmungen von anderwärts, auch hier die nötigen Vorschriften für das Motorrad, den Motorlastwagen und den Motorwagen zu treffen. Es ist das ein Schild, der hinten zu finden sein wird. Das wird dann eine Sache der Ausführung sein. Man kann für die einzelnen Wagen bei der Vollziehungsverordnung die Sache dann so gestalten, wie man sie für notwendig erachtet.

M. Moriaud: Je voudrais signaler à mon tour le danger des définitions dans les lois. Nous avons la preuve ici des erreurs que l'on peut commettre et c'est pourquoi je me rallierai à la proposition de M. Schoepfer de renvoyer cet article premier à la commission.

Le paragraphe 4 dit en effet: «Sont rangés également dans les automobiles de poids lourd, les autobus, les automobiles pour sociétés, les tracteurs et les remorques.» Il semblerait résulter de cette disposition que toutes les remorques rentreraient dans les automobiles de poids lourd. Vous savez tous que les motocyclettes ont des remorques de toute nature. Il serait souverainement injuste d'appliquer aux remorques des motocyclettes les dispositions concernant les automobiles de poids lourd. C'est pourquoi je crois qu'il faut revoir cette disposition légale et ne pas laisser subsister dans la loi des définitions qui sont évidemment erronées.

Keller-Zürich: Ich möchte auf ein Argument zu gunsten des Antrages der Kommission und gegen den Antrag Schöpfer hinweisen, das, soviel ich gehört habe, bisher in der Diskussion nicht erwähnt worden ist. Ich gebe Herrn Dr. Schöpfer zu, dass man darüber, ob eine Legaldefinition in das Gesetz aufzunehmen sei oder nicht, an und für sich verschiedener Meinung sein kann. Wir haben aber immerhin Präzedenzfälle, wo solche Legaldefinitionen in die eidgenössische Gesetzgebung aufgenommen worden sind. Ich erinnere hier speziell an das Fabrikgesetz, in dem im Art. 1 gesagt ist, was man unter der Fabrik versteht, und wo genau das gleiche gesagt wird, und wo genau ausgeführt wird, was wir hier im Art. 2 haben.

Was nun bei der Kommission, so viel ich mich erinnere den Ausschlag dafür gegeben hat, dass man eine Legaldefinition aufnahm, war die Versicherungspflicht. Jeder, der ein Automobil im Sinne des Gesetzes besitzt, ist verpflichtet, seine Haftpflicht zu versichern, und es ist nun ausserordentlich wichtig, dass schon aus dem Gesetz erkannt werden kann, wie weit diese Versicherungspflicht herumgeht. Die Fälle, wo ein Unfall passiert, und der Automobilbesitzer nicht versichert ist, werden viel zahlreicher sein, wenn wir im Gesetz nicht den Begriff des Automobils umschreiben. Dieses Moment, dass wir den Umfang der Haftpflicht und Versicherungspflicht im Gesetz schon ziemlich genau umschreiben wollten, war der Grund, weshalb wir auch glaubten, in diesem Falle mit bezug auf das Automobil eine Legaldefinition aufnehmen zu sollen.

Wettstein: Die Auskunft des Herrn Kommissionspräsidenten befriedigt mich nicht. Ich besitze die Vollziehungsverordnung nicht, aber bei dem von ihm angeführten Schild handelt es sich um den Fabrikationsschild des Chassis, nicht aber um den polizeilichen Kontrollschild. Nun stelle ich fest, dass nach Art. 48 ausdrücklich gesetzlich vorgeschrieben ist: «Die Benützung eines Fahrrades ist nur nach Anbringung eines Kontrollschildes gestattet.» Das ist der polizeiliche Kontrollschild. Wenn das im Gesetz steht, in den Bestimmungen über die Motorfahrzeuge aber nicht, wird jedermann daraus lesen, dass die Motorfahrzeuge keinen Polizeischild tragen müssen. Also muss auch für die Motorfahrzeuge eine ausdrückliche Vorschrift aufgenommen werden, sonst kann keine Vollziehungsverordnung eine derartige Verpflichtung auferlegen. Ich mache darauf aufmerksam im Interesse des Gesetzes.

Bölli, Berichterstatter der Kommission: Darf ich meinem verehrten Kollegen, Herrn Dr. Wettstein eine Konsultation erteilen? Ich möchte ihm raten, seinen Antrag bei Art. 48 anzubringen und dabei zu bestimmen, dass auch die Fahrzeuge mit Hilfsmotor den Kontrollschild tragen müssen. Wir werden sowieso über die Frage des Kontrollschildes uns noch des näheren auseinanderzusetzen haben, und ich bin damit einverstanden, dass wir dann auch diese Frage prüfen, nicht aber hier, bei der Definition des Automobils.

Scherer: Die Sache scheint mir sehr einfach zu sein. Die Einwendung des Herrn Wettstein berührt doch die Frage, ob wir eine Legaldefinition in das Gesetz aufnehmen wollen oder nicht, in keiner Weise. Richtig ist nur das eine, dass der Gesetzesentwurf eine positive Vorschrift, dass die Automobile einen Kontrollschild haben müssen, nicht enthält. Ich bin mit Herrn Wettstein einig, dass man diese Vorschrift noch in das Gesetz aufnehmen sollte, wie es in Art. 48 für die Fahrräder geschehen ist. Es wird sich also darum handeln, in den Abschnitt über die Verkehrsvorschriften am besten wohl nach Art. 15 oder Art. 16 eine Bestimmung einzufügen, die statuiert, dass die Benützung eines Automobils nur nach Anbringung eines Kontrollschildes gestattet ist.

Abstimmung. — *Votation.*

1. Für den Antrag der Kommission	26 Stimmen
Für den Antrag Schöpfer	9 Stimmen
2. Für den Antrag Schöpfer auf Rückweisung an die Kommission	17 Stimmen
Dagegen	19 Stimmen
Für Annahme von Art. 1	Mehrheit

Art. 2.

Antrag der Kommission.

Entscheid über die Unterstellung.

Wenn Zweifel waltet, ob und in welcher Weise eine Fahrzeuggattung oder ein einzelnes Fahrzeug unter die Bestimmungen dieses Gesetzes fallen, so entscheidet hierüber der Bundesrat nach Einholung eines Berichtes der Kantonsregierung.

Proposition de la commission.

Applicabilité de la loi.

En cas de doute, le Conseil fédéral décide, sur rapport du gouvernement cantonal, si la loi est applicable et comment elle doit être appliquée à un type de véhicule ou à tel véhicule désigné spécialement.

Bölli, Berichterstatter der Kommission: Das Hauptmotiv für die Aufnahme dieses Artikels ist bereits von Herrn Kollegen Keller angeführt worden. Es ist namentlich wegen der Versicherungspflicht nicht nur, sondern auch wegen der Haftpflicht geschehen, wo Differenzen entstehen können, ob ein Fahrzeug dem Gesetz unterstellt ist oder nicht. Auch wird unter Umständen fraglich sein, ob für ein Fahrzeug ein Verkehrsausweis gelöst werden muss oder nicht, bevor es auf der Strasse erscheinen darf. Da anzunehmen ist, die technische Entwicklung gehe vorwärts, es werden neue Fahrzeuge kommen, die Entwicklung werde natürlich auch dahin tendieren, womöglich um das Gesetz herumzukommen, das ist natürlich und begreiflich — so ist es erforderlich, dass bei Zweifeln eine Oberinstanz da ist, die autoritativ die ganze Sache zum Entscheid bringt. Es ist ja wie bereits erwähnt, auch beim Fabrikgesetz solches für notwendig erachtet worden.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 3.

Antrag der Kommission.

Räumlicher Geltungsbereich.

Der Bundesrat wird nach Anhörung der Kantonsregierungen diejenigen Strassen bezeichnen, die für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendig sind und in vollem oder beschränktem Umfange offen stehen.

Für die Benützung der übrigen Strassen können die Kantone örtliche oder zeitliche Beschränkungen verfügen.

Die Benützung der Strassen im Dienste des Bundes bleibt vorbehalten.

(B. R. Art. 52 und 53.)

Antrag des Bundesrates:

Al. 2. verfügen; für zeitliche Beschränkungen ist die Zustimmung des Bundesrates erforderlich.

Proposition de la commission.

Application territoriale.

Le Conseil fédéral, après avoir pris l'avis des gouvernements cantonaux, désigne les routes nécessaires à la grande circulation générale et qui sont ouvertes, sans restriction ou partiellement à cette circulation.

Pour l'utilisation des autres routes, les cantons peuvent statuer des restrictions locales ou temporaires.

L'utilisation des routes pour le service de la Confédération demeure réservée.

(C. f. art. 52 et 53.)

Proposition du Conseil fédéral.

Al. 2. ou temporaires; les restrictions temporaires doivent être soumises à l'approbation du Conseil fédéral.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: In seiner Antwort auf eine Eingabe des Kleinen Rates und einer Anzahl von Vereinigungen des Kantons Graubünden, worin um möglichste Beförderung der Bezeichnung der Durchgangsstrasse gebeten wurde, auch um möglichst raschen Erlass des Automobilgesetzes noch auf den Sommer dieses Jahres hin, hat sich das Justizdepartement auf den Boden gestellt, es bedürfe zu einer solchen Massnahme der gesetzlichen Unterlage, bezw. der Ermächtigung des Bundesrates durch ein Bundesgesetz.

Es ist ja kein Zweifel, dass die Voraussetzungen für eine Oeffnung der Durchgangsstrassen wirklich nur durch das Bundesgesetz geschaffen werden kann, weil nur dieses die nötigen Vorschriften punkto Fahrzeug, Führer, Belastung, Geschwindigkeit etc. schaffen kann. Dem bestehenden Konkordat kann diese Funktion nicht zukommen, denn das ist nicht im Einklang mit seinem Zweck und der Verbindlichkeit seiner Kraft. Ich habe gestern ausgeführt, welche Wirksamkeit das Konkordat und das internationale Uebereinkommen noch haben. Da wäre also kein ausreichendes Behelf zu finden.

Persönlich halte ich, wie ich bereits ausführte, es aber nicht für undenkbar, dass zur Not doch vor Erlass des Gesetzes die Bestimmung der Durchgangsstrassen erfolgen könnte. Der Wortlaut der Verfassung dürfte dem nicht entgegenstehen. Ich glaube, es ist gut, wenn wir dieses Sicherheitsventil offen lassen, besonders wenn etwa die Beratung des Gesetzes in diesem Rate und im andern Rate ungefähr in dem Tempo vor sich gehen sollte, wie diejenige des Verfassungsartikels. Es mahnt die Erfahrung bei der Schaffung des Art. 37 bis, der vom März 1910 bis zum November 1922 gebraucht hat, um auszureifen, und ebenso mahnt dazu die Beobachtung des grossen Widerstreites der Interessen und Meinungen, der beim heutigen Gesetzesentwurf wieder zu Tage getreten ist. Immerhin dürften gerade diese Mahnungen und die Dringlichkeit der Durchgangsstrassen auch einen Ansporn in sich schliessen, und zwar für alle Interessenten, in dem Widerstreit versöhnlich zu sein, und für die Behörden, mit dem Gesetz vorwärts zu machen.

Bezüglich der unter der kantonalen Hoheit verbleibenden Strassen, die dem Automobil zugänglich sind, besteht nun die Differenz zwischen dem Bundesrat und der Kommission. Die Kommission glaubte aus dem Wortlaut und der Entstehung des Verfassungsartikels schliessen zu müssen, dass unter den kantonalen Beschränkungen, sowohl örtliche wie zeitliche Einschränkungen verstanden seien. Dabei ist aber allerdings zuzugeben, dass eine zwingende Beweisführung aus den Verhandlungen über den Verfassungsartikel in den stenographischen Bulletins meines Wissens sich nicht findet, wie das gestern bereits Herr Bundesrat Häberlin ausgeführt hat. Im Interesse der Klarheit und der Vermeidung von Differenzen möchte die Kommission lieber gleich im Gesetz Klarheit schaffen.

Der Bundesrat möchte sich wenigstens für zeitliche Beschränkungen das Mitspracherecht wahren.

Das ist, wenigstens für mich, ausserordentlich begreiflich. Es besteht nach meiner Auffassung dieses Recht ohne weiteres jetzt schon, soweit Interessen der Durchgangsstrassen und des Durchgangsverkehrs in Frage kommen, und zwar auch ohne gesetzliche Vorschrift. Es dürften willkürliche Massnahmen zum Zwecke der Sabotierung des Verkehrs oder zur Ablenkung desselben an einen andern Punkt, alles Dinge, von denen das Gerücht geht, dass sie unter lieben Miteidgenossen gelegentlich passieren, dem Bundesrat Anlass zum Einschreiten geben. Er wird in solchen Fällen, wie überhaupt in solchen Dingen zunächst eher den Friedensrichter oder, wenn Sie wollen, den Niklaus von der Flüh spielen, und nur im schlimmsten Falle zur Macht des Befehlenden greifen. Doch scheint der Bundesrat letztere Eventualität namentlich bei den zeitlichen Beschränkungen — man muss nicht nur an die Sonntagsverbote denken — sich wahren zu wollen. Es können unter Umständen allerdings bei solchen zeitlichen Beschränkungen ganz wichtige Landesinteressen in Frage kommen. Ich nehme das dem Bundesrat also nicht übel und ich bin nicht unglücklich, wenn ihm die Befugnis gegeben wird. Konstitutionell sind Bedenken dagegen kaum zu erheben. Aber ich meine, man soll auf die Kraft und die Wirksamkeit der lebendigen Entwicklung auch etwas vertrauen. Wir schaffen ja das Gesetz, um den Verkehr in geordnete und gesunde Bahnen zu lenken und um Verkehrsgewohnheiten zu schaffen, die sich allmählich so in das Bewusstsein aller Beteiligten übertragen, dass man nur in den seltensten Fällen an das Gesetz und die Polizei denken muss.

Die Kommission hält es für gut, auch den Verfassungsgrundsatz des Vorbehaltes der Benützung der Strasse im Dienste durch den Bund ausdrücklich in das Gesetz aufzunehmen. Es wird ja gelegentlich auch von Leuten konsultiert werden, die die Bundesverfassung nicht vor Augen und nicht im Herzen haben und denen dient es, wenn sie diese Bestimmung auch in der Ausführungslex finden.

Ich beantrage Ihnen Annahme des Artikels nach Vorschlag der Kommission.

Wettstein: Ich gestatte mir, den Herrn Kommissionsberichterstatter um eine Aufklärung zu ersuchen. Ich möchte wissen, in welchem Verhältnis Art. 3, Abs. 1, zu Art. 62 steht, in welchem von der Kompetenz des Bundesrates die Rede ist, besondere Vorschriften für Bergstrassen aufzustellen.

Nach Art. 3 bezeichnet der Bundesrat nach Anhörung der Kantonsregierungen diejenigen Strassen, die für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendig sind und in vollem oder beschränktem Umfang offen stehen. Das bezieht sich zweifellos auch auf Talstrassen, also auf grosse Durchgangsstrassen der Ebene und nicht nur auf Bergstrassen. Wenn nun aber für diese Strassen auch Beschränkungen möglich sind, wer entscheidet dann über diese Beschränkungen, da der Bundesrat nach Art. 62 nur die Kompetenz hat, besondere Vorschriften für Bergstrassen aufzustellen? Es scheint mir hier eine gewisse Lücke zu sein. Man könnte aus Art. 62 ableiten, dass der Bund nur für Bergstrassen Beschränkungen auferlegen kann. Offenbar ist das aber nicht der Sinn des Gesetzes, sondern es hat doch jedenfalls die Meinung, dass in Art. 3, Abs. 1, der Bundesrat die Kompetenz erhält, für alle Strassen diejenigen

Beschränkungsvorschriften aufzustellen, für die er überhaupt Bestimmungen aufstellen kann. Eine gewisse Unklarheit scheint mir hier vorhanden zu sein.

Ich glaube ferner, es würde der Souveränität der Kantone keinen Eintrag tun, wenn der Antrag des Bundesrates wieder aufgenommen würde, wonach der Bundesrat die Zustimmung für zeitliche Beschränkungen zu erteilen hat. Jeder Polizeidirektor weiss, dass diese zeitliche Beschränkung eines der unerfreulichsten Kapitel in unserem Verkehrsleben ist. Wir haben es auf unserem kleinen Stückchen Erde noch einmal soweit gebracht, dass die 25 grösseren und kleineren Kantone sich darüber einigen konnten, ob und wie lange man am Sonntag den Automobilverkehr aufrecht erhalten wolle. Benachbarte Kantone differierten um Stunden, sogar im Prinzip. Der Zweck dieses Verkehrsgesetzes ist doch der, endlich einmal in unserm kleinen Ländchen, in dem man mit den Verkehrsmitteln, die in Frage stehen, in einer Stunde 7 Kantone durchfahren kann, den Verkehr so zu regeln, dass er nicht an jedem Schlagbäumchen sich aufhalten muss. Ich bin für strenge Vorschriften über die Verkehrssicherheit, aber daran liegt nun wahrhaftig nichts, was für uns Kantone irgendwie wichtig sein könnte, dass man den Kantonen immer noch die Möglichkeit lässt, die allerverschiedensten Zeitbestimmungen zu erlassen. Wo liegt denn hier ein brennendes Bedürfnis vor?

Ich glaube, man sollte die zeitlichen Beschränkungen der Genehmigung des Bundesrates vorbehalten, weil nur auf diese Weise eine Einheitlichkeit in diesen zeitlichen Beschränkungen durchgeführt werden kann.

Bundesrat **Häberlin**: Gestatten Sie mir, im Einverständnis mit dem Herrn Kommissionsberichterstatter, weil ich sowieso das Wort verlangt habe, eine Bemerkung auf die Anfrage des Herrn Wettstein. Das Verhältnis von Art. 3 und Art. 62 ist folgendes: Der Art. 3 nimmt die Bestimmung des Verfassungsartikels auf, er handelt nur von den Durchgangsstrassen. Dies hat schon der Verfassungsartikel ausdrücklich erwähnt, der Bund könne die Durchgangsstrassen ganz oder beschränkt öffnen. Das musste also hier auch wieder aufgenommen werden, während der Art. 62 in einer gewissen Beziehung weniger weit, in einer andern weiter geht. Der Art. 62 ergreift auch die Nichtdurchgangsstrassen. Der Bundesrat hat auch das Recht, für diejenigen Strassen, welche der Kanton nicht als Durchgangsstrassen, sondern als kantonale Kommunikationen dem Automobilverkehr zur Verfügung stellt, Beschränkungen aufzuerlegen, aber hier nur im Gebirge, nur für die Bergstrassen. Das ist die Einschränkung, die hier vorkommt. Ich glaube, die zwei Artikel haben ganz gut Platz nebeneinander.

Nun gestatten Sie mir ein Wort zu der Differenz zwischen dem Antrag der Kommission und dem Antrag des Bundesrates. Der Antrag des Bundesrates ist eine Restanz des früheren Art. 53 unserer Vorlage. Die Differenz besteht, wie bereits charakterisiert worden ist, darin, dass nach Ansicht der Kommission die Kantone von sich aus zeitliche Beschränkungen für den Automobilverkehr stellen können. Der Bundesrat sieht vor, dass das zwar geschehen

kann, aber an eine Genehmigung des Bundesrates geknüpft sein soll. Es ist ganz sicher, dass wir diese Frage nun lösen müssen, nachdem verschiedene Auslegungen des Verfassungsartikels sich präsentiert haben. Da muss das Schweizervolk wissen, welche Auslegung das Parlament in der Gesetzgebung dem Verfassungsartikel geben will.

Der Bundesrat fasst den Artikel so auf, dass er sagt, der Art. 37bis stellt zwei Grundsätze auf. Einmal den Hauptgrundsatz: der Bund regelt von heute ab den Verkehr mit Automobilen und Fahrrädern. Das ist der grosse generelle Grundsatz. Dann kommt hiervon eine Ausnahme: Die Kantone können diese Regelung dadurch ausschliessen, dass sie ihre Strassen dem Automobil- oder Fahrrad nicht zur Verfügung stellen, entweder gar nicht, wie im Kanton Graubünden bis jetzt, vollständiger Ausschluss des Automobils, oder dann Ausschluss bestimmter Strecken. Es ist auch denkbar, dass eine bestimmte Region in einem Kanton ausgeschlossen wird, dass man sagt, von der Grenze weg bis dorthin wird das Gebiet für das Automobil gesperrt, also nicht nur bestimmte Strassen, sondern bestimmte Landstriche. Das soll als zulässig erklärt werden. Davon wird nun aber wieder eine Ausnahme gemacht im Interesse des Durchgangsverkehrs. Der Bund soll das Recht haben, wo der Kanton nach seiner Ansicht einen übermässigen Gebrauch von seinem Absperrungsrecht macht, eine Durchgangsstrasse zu eröffnen. Es soll also zum Beispiel der Kanton St. Gallen — es ist so exemplifiziert worden — dem Kanton Appenzell nicht jeden Automobilverkehr mit der Mitwelt unterbinden können, — bekanntlich ist er ja Herr und Meister durch seine Umschlingung über den Kanton Appenzell. Er soll also den Kanton Appenzell nicht erdrücken können durch diese Umarmung.

Nun haben wir die Meinung, jede Ausnahme von einem Grundsatz sei nach allgemeinem Rechte eher restriktiv zu interpretieren. Wir glauben, nach diesem allgemeinen Rechtsgrundsatz sagen zu können, wir wollen nicht, wenn ein Anschein darauf hindeutet, dass eigentlich nur eine räumliche Beschränkung den Kantonen zugestanden werden sollte, ausdehnen, auch wenn wir dem Buchstaben nach die Möglichkeit hätten, auch zeitliche Beschränkungen aus diesem Verfassungsartikel herauszulesen. Wenn Sie so anfangen und sagen, der Verfassungsartikel sagt nichts von räumlichen Beschränkungen, also kann man auch zeitliche Beschränkungen vornehmen, dann können Sie auch noch einen Schritt weiter gehen und erklären: auch funktionelle Beschränkungen sind zulässig. Die Kantone können dann nicht nur das Gebiet und die Strasse sperren, sie können nicht nur sagen, während des Sonntages oder während fünf Stunden der Nachtzeit sind die Strassen gesperrt, sondern sie können auch sagen, auf meinem Gebiet will ich die und die Geschwindigkeit für die und die Camions, die und die Beleuchtung einführen; ich beschränke also die Verkehrsvorschriften in der und der Weise. Wir sind wohl alle einverstanden, dass das jedenfalls nicht gemeint ist. Das würde ein Zerrbild eidgenössischer Gesetzgebung geben, wenn man in einem Gesetze sagt, der Bund macht es, aber die Kantone können machen was sie wollen. Wir müssen also in der Interpretation der Beschränkungen eine Grenze ziehen.

Herr Béguin hat diese Grenze gezogen, indem er das Zeitliche zum Räumlichen hinzunahm. Wir ziehen sie so, dass wir das Zeitliche ausschliessen von der Beschränkung. Tatsache ist, dass bei der Beratung des Verfassungsartikels — ich habe gestern nochmals die Diskussion aus dem Jahre 1916 und 1919 nachgelesen, es war keine Rede von zeitlichen Beschränkungen, ich glaube mich nicht zu täuschen, doch werde ich mich allenfalls gerne korrigieren lassen — von zeitlichen Beschränkungen nicht die Rede war. Das ist für sich allein nicht massgebend, aber es ist ein Indizium für unsere Auslegung.

Nun geht der Bundesrat nicht etwa soweit, dass er alle zeitlichen Beschränkungen ausschliesst. Die Einführung solcher ist auf verschiedene Art und Weise gedenkbar. Es wäre die Lösung möglich, dass das Gesetz selbst beispielsweise sagen würde, am Sonntag darf um die und die Zeit, in den und den Stunden nicht gefahren werden. Diese Lösung haben wir nicht gewählt. Es kann ferner im Gesetz den Kantonen das Recht zu zeitlichen Beschränkungen ausdrücklich delegiert werden, und zwar entweder allgemein, indem man sagt, die Kantone haben überhaupt das Recht, zeitliche Beschränkungen vorzunehmen, oder sie haben das Recht, bestimmte zeitliche Beschränkungen vorzunehmen, sagen wir gerade das Sonntagsverbot, sagen wir die Alpentladungen und Alpaufrübe, sagen wir das Verbot, in bestimmten Nachtstunden zu fahren usw. Endlich ist die Lösung denkbar, dass man dem Bundesrat im Gesetz das Recht einräumt, Beschränkungen auf dem Verordnungswege aufzuerlegen.

Was wir Ihnen nun vorschlagen, ist ein Kompromiss zwischen diesen beiden letzten Lösungen, ein Kompromiss zwischen der Delegation an den Kanton und der Delegation an den Bundesrat, in der Richtung, dass wir sagen, es sollen die Kantone die zeitlichen Beschränkungen anordnen können, und zwar laut heutigem Vorschlag alle möglichen, im Gegensatz zum ursprünglichen Art. 53, wo wir nur bestimmte zeitliche Beschränkungen den Kantonen anheimstellen wollten. Aber wir sagen: Wir binden diesen kantonalen Entscheid an die Genehmigung des Bundesrates. Ich habe Ihnen gestern erklärt, wo wir hier Kompetenzen für uns beanspruchen, täten wir das nicht aus Machthunger. Dies ist gerade ein Beispiel für meine gestrige Behauptung. Wir schlagen Ihnen diesen Art. 3 nicht vor, weil wir Freude hätten, mit den Kantonen uns darüber zu unterhalten, ist das Sonntagsverbot von 12—6 oder von 12 bis halb 6 Uhr das Richtige, sondern weil wir glauben, es sei diese Kompetenzausscheidung die sachlich richtige Lösung.

Wenn wir dieses Recht in erster Linie doch den Kantonen zuweisen, so wissen Sie, dass trotz dem Genehmigungsvorbehalt des Bundesrates der grosse Einfluss sicherlich dem Kanton vorbehalten ist. Sie haben aus der Praxis in all den Fällen, wo die Kantone obligatorisch gehört werden müssen, sicher die Ueberzeugung gewonnen, dass sie dann nicht bloss pro forma zum Worte kommen. Wir haben dann die Möglichkeit, als Bundesrat berechnete Besonderheiten auch wirklich zu berücksichtigen, aber wir haben umgekehrt auch die Möglichkeit, gewisse Eigenbrödeleien, die eigentlich keine vernünftige Berechtigung haben, auszuschalten, hier auszugleichen, eine Norm zu finden durch Verschmelzung

verschiedener Gesichtspunkte, die Verkehrsinteressen zu berücksichtigen. Es ist doch immer stossend gewesen, wenn jetzt auf dem Konkordatswege diese Sonntagsverbote geregelt werden mussten, und wenn wir etwa fünf verschiedene Regionen hatten, Region Westschweiz, Region Bern und Umgebung, Region Ostschweiz, dann draussen den Kanton Graubünden, so dass der Fremde und auch der schweizerische Automobilfahrer keinen Augenblick wusste, ob er nun eigentlich ein Verbot übertrat, oder ob er in den Grenzen des Rechts geblieben war. Wir können zum Beispiel die unsinnige Aufstapelung der Automobile an den Kantonsgrenzen vermeiden, die man gesehen hat zum Beispiel auf der Strasse von Appenzel nach Gais, wo man zu einer bestimmten Stunde des Sonntags einen ganzen Automobilzross sah, der sich wutbereit an der Grenze aufgestellt hatte und, wenn die Stunde da war, losstürzte auf den hilflosen andern Kanton. Derartige Sachen können einiger-massen vermieden werden durch einen Ausgleich.

Hand aufs Herz, meine Herren Regierungsräte aus den Kantonen, müssen Sie nicht sagen, dass wir Ihnen vielleicht einen kleinen Gefallen tun, wenn wir Ihnen diese Geschichte ein bisschen abnehmen? Sind Sie vielleicht nicht einmal froh, wenn Sie irgend einem Dorfmatador, der zu Ihnen kommt und droht: «Wenn der Kanton nicht bis halb 7 Uhr, statt bis 6 Uhr, das Sonntagsverbot einführt, so werden wir eine Initiative lancieren oder aus dem Verein austreten...», sagen zu können: «Es tut mir leid, Herr Soundso, Sie haben gewiss ganz recht, aber die in Bern droben haben ganz andere dumme Anschauungen und meinen, das Verbot müsse von 12—6 Uhr gehen, wir können da leider nichts machen!» Ich glaube, Sie sind vielleicht froh über diese Regelung, und zwar an manchem Orte.

Damit ist auch eine andere Frage dann liquidiert. Kann vielleicht, wenn wir das nicht so machen, nicht ein Kanton weitergehen und sagen: «Wir wollen nicht nur zeitliche Beschränkungen aufstellen, sondern wir wollen damit auch andere Abänderungen des eidgenössischen Gesetzes kombinieren, wie das beispielsweise der Kanton Bern in letzter Zeit getan hat, der sagte: «Das Sonntagsfahrverbot ist bei uns ganz oder teilweise aufgehoben, aber dafür gilt am Sonntag eine andere Geschwindigkeit, eine andere Fahrzeit». Das soll natürlich in Zukunft ausgeschlossen sein, aber das muss man klipp und klar im Gesetz aussprechen.

Sie haben das Votum des Herrn Ständerat Wettstein gehört. Er gehört auch einer Regierung an und vertraut doch dem Bundesrat, dass man in einer derartigen Frage sich mit den Kantonen wohl auf dem richtigen Wege finden und verstehen werde. Ich möchte Sie bitten, dem Antrag des Bundesrates hier stattzugeben und nicht dem Antrag der Kommission.

Schöpfer: Erlauben Sie mir, Ihnen den Antrag des Bundesrates, entgegen dem Antrag der Kommission zur Genehmigung zu empfehlen. Ich möchte den klaren Ausführungen des Vorstehers des Justiz- und Polizeidepartementes über die Verfassungsmässigkeit nichts mehr beifügen. Ich habe die Meinung, dass auch nach dem Artikel der Bundesverfassung dem Art. 37bis, die Unterdrückung der zeitlichen Beschränkung möglich sei. Ich möchte

demjenigen, was gesagt worden ist, vom kantonalen Standpunkt aus noch zwei Momente beifügen.

Einmal muss man sich fragen, welches die Folge wäre, wenn die Beschränkung in örtlicher und in zeitlicher Beziehung den Kantonen vorbehalten würde. Der Bundesrat hätte in diesem Falle ein Mittel, vorzugehen, das Mittel nämlich, die Durchgangsstrassen durch einen Kanton möglichst zahlreich zu schaffen. Das würde und das müsste kommen. Wenn man nur einmal die Karte unseres Landes sich ansieht, so zeigt sich mit bezug auf die verschiedenen Kantone folgendes Bild: Ich will einmal den zerrissensten aller Kantone nehmen, den Kanton Solothurn. Aus diesem Kanton müssten die Fahrer von Basel in nördlicher Richtung oder von Aarau in östlicher Richtung oder von Neuenburg und der Waadt in westlicher Richtung oder von Bern in südlicher Richtung, aber auch von Luzern in süd-östlicher Richtung Durchgangsmöglichkeiten haben. Man müsste also bei einem territorial ungünstig gestalteten Kanton, wenn man Durchgangsstrassen in des Wortes eigentlicher Bedeutung schaffen will, nach so verschiedenen Seiten den Verkehr öffnen, dass direkt in örtlicher und in zeitlicher Beziehung die Schranken des Kantons fallen würden. Oder nehmen Sie irgendeinen andern Kanton, zum Beispiel Neuenburg. Der Kanton Neuenburg müsste doch nach Osten ganz zweifellos mit dem Kanton Bern Verbindung haben, nach Süden mit dem Kanton Freiburg, nach Westen mit dem Kanton Waadt und nach Norden und Nordwesten mit Frankreich. Also auch da nach allen Richtungen hin Durchgangsstrassen, nicht etwa nur von Süd nach Nord und von Ost nach West, sondern nach allen Richtungen hin. Mit andern Worten, es käme einer direkten Oeffnung in örtlicher und zeitlicher Beziehung gleich. Nicht anders ist es mit den übrigen Kantonen. Wenn wir zum Beispiel einen Kanton der Ostschweiz wählen, den Kanton Thurgau, dann müsste der nach Süden hin mit Herisau und St. Gallen Verbindung haben, nach Norden hin mit Deutschland, nach Westen mit Zürich, und nach Osten, wo er in der Hauptsache an den Bodensee grenzt, hat er überhaupt keine Verbindung. Auch dieser Kanton müsste nach ganz verschiedenen Richtungen hin Durchgangsstrassen für die Automobilisten haben.

Wer es also mit seinem Kanton gut meint und wer die Automobile nach Möglichkeit seinem Kanton fernhalten will, der muss auf jeden Fall dem Bundesrat die Regelung der zeitlichen Kompetenz lassen, sonst ist der Bundesrat gezwungen, so viele Durchgangsstrassen in einem Kanton zu schaffen, dass es automobilfeindlichen Kreisen des betreffenden Kantons schlimmer ergeht, als im umgekehrten Falle. Das ist das eine Moment.

Dann das andere Moment. Es scheint mir, dass die Schaffung des Begriffes der Durchgangsstrassen auch folgen müsse, dass die auf die Durchgangsstrassen führenden Verkehrswege möglichst wenig beschränkt werden. Wie gäbe es auch ein Bild in unserem Schweizerland, wenn folgender Zustand eintreten würde: Der Bund schafft eine Durchgangsstrasse in einem Kanton, im Kanton selbst aber verbieten die kantonalen Behörden die Benutzung aller derjenigen Wege in örtlicher oder in zeitlicher Beziehung, welche auf die betreffende Durchgangsstrasse führen würden. Wenn alle Kantone das

tun, dann wäre das Resultat, dass die Herrschaften aus Frankreich und aus Deutschland und Italien unser Schweizerland durchrasen könnten, aber die Schweizer selbst könnten die Durchgangsstrassen nicht erreichen, es wäre denn, dass einer gerade zufällig an einer solchen Durchgangsstrasse wohnt und sein Haus und seine Garage an einer solchen hat. Aber alle diejenigen, welche nicht an einer Durchgangsstrasse wohnen, könnten dann zusehen, wie die fremden Herrschaften Europas unser Land durchfahren würden, sie aber könnten ganz ruhig mit ihrem Automobil und ihrer Familie zu Hause bleiben. Das wäre doch wahrhaftig ein Zustand, der vom Gesichtspunkt der Gleichheit aller Bürger vor dem Gesetz und vom Gesichtspunkt der Minderberechtigung unserer eigenen Landesbürger gegenüber den Bürgern anderer Staaten aus nicht haltbar ist. Von dieser Erwägung ausgehend, möchte ich Ihnen auch empfehlen, dem bundesrätlichen Antrag zuzustimmen.

Andermatt : Wenn ich den Herrn Berichterstatter richtig verstanden habe, hat er die Meinung vertreten, dass der Bundesrat auch ohne Erlass eines Bundesgesetzes das Recht hätte, Durchgangsstrassen für den Automobilverkehr zu bestimmen. Ich halte dies nicht für richtig und möchte diese Auffassung nicht unwidersprochen lassen. Der Wortlaut des Art. 37bis spricht dagegen: Der Bund ist befugt, Vorschriften über den Automobil- und Fahrradverkehr aufzustellen, der Bund ist befugt, bestimmte für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendige Strassen im vollen oder beschränkten Umfange offen zu erklären. Daraus schliesse ich, dass das nicht der Bundesrat auf dem Administrativwege tun kann, sondern dass dies auf dem Wege der Bundesgesetzgebung zu geschehen hat.

Und nun die zeitliche Beschränkung. Ich glaube, dass man bei der Frage, ob der Bundesrat berechtigt sei, bei den zeitlichen Beschränkungen auch mit bezug auf die übrigen, das heisst die sogenannten kantonalen Strassen mitzureden, vom Wortlaut des Verfassungsartikels ausgehen muss. Ich halte diesen Verfassungsartikel für so klar, dass er zur Interpretation des stenographischen Bulletins nicht bedarf. Er lautet: «Der Bund ist befugt, Vorschriften über Automobil- und Fahrräder aufzustellen. Den Kantonen bleibt das Recht gewahrt, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder ganz zu untersagen. Der Bund kann indessen bestimmte für den allgemeinen Durchgangsverkehr nötige Strassen in vollem oder beschränktem Umfange offen erklären. Die Benutzung der Strassen im Dienste des Bundes bleibt vorbehalten ».

In diesem Verfassungsartikel werden zwei Kategorien von Strassen festgesetzt: Erstens die Durchgangsstrassen, die der Bund zu bestimmen und über welche er zu verfügen hat. Neben diesen Durchgangsstrassen gibt es kantonale Strassen, welche keine Durchgangsstrassen sind, und über die zu verfügen vollständig den Kantonen vorbehalten bleibt. Ein brennendes Bedürfnis, wie Herr Ständerat Wettstein sich ausdrückte, die zeitlichen und örtlichen Beschränkungen wegzuräumen, beziehungsweise hier allgemeine Vorschriften aufzustellen, besteht nur für die Durchgangsstrassen, nicht aber für die übrigen kantonalen Strassen. Ueber letztere können die

Kantone nach dem Verfassungsartikel vollständig frei verfügen. Wir wollen durch das Gesetz auch diese kantonalen Strassen und die an ihnen liegenden Besitzer schützen. Wenn wir aber den Verfassungsartikel so auslegen würden, was meines Erachtens nicht angängig ist, dass dem Bunde auch ein Recht zustünde, die zeitlichen Beschränkungen mit bezug auf diese kantonalen Strassen zu regulieren, was würde die Folge sein? Gewiss die, dass die Kantone einfach über diese kantonalen Strassen ein örtliches Fahrverbot verhängen würden. Dieses Recht hätten sie. Denn für die Benützung der übrigen Strassen können die Kantone nach der Vorlage örtliche Beschränkungen verfügen, da will der Bundesrat sich das Genehmigungsrecht nicht vorbehalten. Damit wäre den Herren Automobilisten aber am allerwenigsten gedient.

Nun hat Herr Kollega Schöpfer denjenigen, denen die kantonalen Strassen lieb seien und welche die Automobile von denselben möglichst fernhalten möchten, den Rat gegeben, für den Antrag des Bundesrates zu stimmen, weil dieser es sonst in der Hand hätte, diese kantonalen Strassen zu öffnen, indem er sie einfach als Durchgangsstrassen erklärt. Diese Gefahr besteht nicht. Wir wissen in Bund und Kanton, auch wenn wir keine Legaldefinition darüber in das Gesetz aufnehmen, was eine Durchgangsstrasse ist. Es ist die Strasse, die durch das Gebiet mehrerer Kantone führt und nicht auf das Gebiet eines Kantones beschränkt ist. Ich glaube nicht, dass der Bundesrat, wenn wir die zeitliche Beschränkung mit bezug auf die kantonalen Strassen im Sinne des Verfassungsartikels den Kantonen überlassen, diese Strassen als Durchgangsstrassen erklären könnte.

Ich möchte deshalb dringend bitten, den Antrag der Kommission anzunehmen. Der Zweck des Gesetzes ist, ein modernes Verkehrsgesetz und ein modernes Verkehrsrecht zu schaffen. Der Herr Referent hat das sehr schön ausgeführt. Ein modernes Verkehrsgesetz muss aber in erster Linie den Schutz des Publikums im Auge haben und diese Bestimmung, über die wir hier debattieren, ist zum Schutze des Publikums aufgestellt.

M. Bertoni: J'ai été jusqu'à un certain point impressionné par les arguments de notre collègue M. Schoepfer sur les inconvénients qui peuvent se présenter pour la circulation des automobiles si les autorités cantonales sont autorisées à introduire de leur chef des modifications temporaires et, de la sorte, à enlever à certaines régions la possibilité d'arriver à ce qu'il appelle « la Verkehrsstrasse ». Ces arguments sont très sérieux, mais je me demande, et je demande même à mon collègue, si vraiment les autorités cantonales méritent si peu de confiance que l'on puisse dire qu'elles sont incapables d'apprécier les inconvénients qui viennent de nous être énoncés.

On nous dit que le Conseil fédéral saura mieux protéger les intérêts de la circulation et des propriétaires d'automobiles. Mais voit-on le Conseil fédéral s'occuper réellement de ces détails? Ce sera un fonctionnaire, qui fera tout. Or je conteste, moi, que ce fonctionnaire, tout intelligent, tout diligent et spécialisé qu'il soit, puisse juger les intérêts locaux mieux que le gouvernement d'un canton,

fût-il le moins attiré de la Suisse. Plus le canton est petit et plus les autorités cantonales seront près des lieux et en mesure d'apprécier les considérations locales qui peuvent valoir pour ou contre une certaine limitation.

Ce que je crains ce n'est pas l'incompétence et encore moins la malveillance de cette autorité locale, mais plutôt la prétendue compétence d'un bailli fédéral de la circulation, lequel jugera toujours d'après les règles qu'il aura établies dans sa tête, d'après les dogmes qu'il aura tirés de la vénérable tradition de son bureau et qui ne voudra pas seulement écouter les raisons de caractère local, surtout pour les routes de montagne dont vient de parler notre collègue et ami, M. Wettstein. S'il arrive par exemple qu'il soit nécessaire de limiter la circulation sur une route pendant une semaine, ou durant quelques jours, à l'occasion de la montée ou de la descente du bétail des alpages, faudra-t-il que la Confédération intervienne comme s'il s'agissait d'une question internationale? Mais, Messieurs, est-ce qu'un Gouvernement cantonal ne mérite pas assez de crédit pour qu'on lui attribue la capacité intellectuelle de juger le pour et le contre de tels intérêts? Je ne comprends vraiment pas cela. Où allons-nous avec cette hantise de l'incompréhension des autorités cantonales? C'est pourquoi je regrette de ne pouvoir adhérer à la proposition du Conseil fédéral et j'en reste à la proposition de la commission.

Ochsner: Der Herr Kommissionspräsident hat den Wunsch geäußert, es möchte die Vollziehungsverordnung rechtzeitig fertiggestellt werden, und ebenso möchte rechtzeitig fertiggestellt werden das Verzeichnis der sogenannten Durchgangsstrassen. Der Herr Kommissionspräsident hat dann ferner bemerkt, dass eine Vollziehungsverordnung im Entwurf vorliege. Ausser ihm haben auch die nächstfolgenden Redner, Herr Vizepräsident Andermat und Herr Bertoni, die Durchgangsstrasse erwähnt. Herr Bertoni hat ja einen neuen Vogt herausgefunden, den Vogt général de circulation. Das wäre eine Art « Oberstrassenvogt » wie ich mir zu übersetzen gestatte. Die Bemerkungen, die gefallen sind über die Durchgangsstrassen, veranlassen mich, das Wort zu ergreifen.

Hinsichtlich des räumlichen Geltungsbereiches werden nach Art. 3 die Strassen unterschieden in sogenannte Durchgangsstrassen, d. h. Strassen, die einem allgemeinen Durchgangsverkehr offen stehen, und in Strassen, für deren Benutzung durch die Kantonsregierungen örtliche und zeitliche Beschränkungen erlassen werden können. Die Durchgangsstrassen werden vom Bundesrat bezeichnet, und zwar wie es in Art. 3, Abs. 1, heisst, auf Anhörung der Kantonsregierungen, d. h. die Regierungen können wohl Wünsche äussern, allein es steht dann beim Bundesrate, zu entscheiden, ob er diesen Wünschen entsprechen will oder nicht. Ich gebe nun zu, dass es schwer halten wird, eine richtige Definition über Durchgangsstrassen zu geben. Der Herr Vizepräsident hat zwar soeben eine Definition gegeben, allein ich zweifle daran, ob dieselbe stichhaltig und so beschaffen sei, dass keine Einwendung gegen sie gemacht werden könnte. Ich gebe also zu, dass es schwer halten wird, eine richtige Definition über die Durchgangsstrassen aufzustellen. Das verlange ich auch nicht. Dagegen

wird es nach meiner Auffassung nicht schwer halten, diese Strassen, so wie man sie für die in Art. 3, Abs. 1, vorgesehenen Zwecke vorderhand in Anspruch nehmen will, graphisch zur Darstellung zu bringen. Ich nehme an, dass man mit diesen Strassen sich in der Kommission im einzelnen nicht befasst hat. Dasselbe wird vielleicht auch zutreffen auf das Departement. Es sollte aber möglich sein, eine Karte zu erstellen, auf welcher die Durchgangsstrassen eingezeichnet sind. Zeit hierfür bestände genügend bis zur Beratung der Vorlage durch den Nationalrat. Nicht nur die Mitglieder der eidgenössischen Räte, sondern vorab die Kantonsregierungen und weitere Kreise haben ein grosses Interesse daran, zu wissen, wie man sich das Netz dieser Durchgangsstrassen denkt. Man wird mir voraussichtlich entgegenhalten, das gehöre in die Vollziehungsverordnung. Nun glaube ich darauf hinweisen zu dürfen, dass gelegentlich behauptet wurde, in eine Vollziehungsverordnung seien auch schon Bestimmungen gewiesen worden, über deren Tragweite bei der Gesetzesberatung man sich nicht bewusst war.

Wenn man aber eine Katze nicht im Sack kaufen will, darf man die Karte der Durchgangsstrassen vorher, bevor das Gesetz zur Verabschiedung kommt, kennen lernen. Ich stelle daher das Gesuch an den Herrn Departementschef, er möchte auf die Beratung durch den Nationalrat eine Karte im angedeuteten Sinne erstellen und den Mitgliedern der eidgenössischen Räte zustellen lassen.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Nur noch einige wenige Worte. Zunächst wegen der Kompetenz des Bundesrates über die Durchgangsstrassen, die ja nun richtig umschrieben worden ist. Ich habe nur die Doktorfrage aufgeworfen, weil die Möglichkeit besteht, den Artikel so zu interpretieren, dass der Bundesrat als vollziehende Behörde im Verein mit den Kantonsregierungen die Durchgangsstrassen bestimmen könnte. Ich habe sie für mich noch nicht entschieden. Aber ich erinnere daran, dass es Artikel in der Bundesverfassung gibt, z. B. den Art. 34 bis und der Art. 32 bis, die ausdrücklich sagen, der Bund werde «im Wege der Gesetzgebung» das und das anordnen, während hier nicht ausdrücklich davon die Rede ist. Im übrigen glaube ich auch, es wird besser sein, wir machen das Gesetz vorher, soweit es uns möglich ist, und der Gang der Diskussion ermutigt mich dazu. Wenn sie auch etwas in die Breite geht, ist das gesund. Vielleicht ist es möglich, dass dem Gedanken des Herrn Kollega Ochsner entsprochen wird. Es wird das Sache des Departementschefs sein. Dies bezüglich der Doktorfrage.

Was nun die Frage der Sabotierung der Durchgangsstrassen durch die kantonalen Regierungen anbelangt, bin ich ein bisschen erschrocken über die Ausführungen des Herrn Kollega Dr. Schöpfer. Es war mir noch nie vergönnt, Mitglied einer Regierung zu sein, aus allen möglichen Gründen; ich bin immer ein braver Untertan geblieben (Heiterkeit) und ich habe immer einen warmen Glauben und ein unendliches Vertrauen in meine Regierung gehabt und in alle Regierungen überhaupt. Aber dass es so boshafte Regierungen gäbe, wie Herr Kollega Schöpfer dargestellt hat, das habe ich mir gar nicht vorstellen können. Ich muss gestehen, seine Gründe werden mich nun gerade veranlassen, persönlich zu seinem

Antrag zu stimmen. Denn wenn es wirklich solche Regierungen gibt, dann ist es gut, wenn wir einen Bundesrat haben, der in diesen Sachen Ordnung schafft.

Auf der andern Seite will ich nur noch sagen: Ich würde es nicht als ein Unglück betrachten, wenn die Sache so bleiben würde, wie die Kommission vorschlägt. Denn ich glaube, das Leben wird sich von selbst überall Durchpass verschaffen, soweit ist die Entwicklung schon gediehen. Und ich habe die Ueberzeugung, dass der Bundesrat jedenfalls überall da eingreifen darf und wird, wo durch behördliche Vorkehren, eben durch solche böse Regierungen, seine eigenen Massnahmen durchkreuzt werden wollen. Aber jedenfalls ist es gut, wenn die Frage im Gesetz gelöst wird, so oder so.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag des Bundesrates	9 Stimmen
Dagegen	27 Stimmen

Für Annahme des Art. 3	33 Stimmen
	(Einstimmigkeit)

1499. Postverkehrsgesetz. Loi sur les communications postales.

Differenzen. — Divergences.

(Siehe Seite 79 hievor. — Voir page 79 ci-devant.)

Baumann, Berichterstatter der Kommission: Zum dritten Mal gelangt der Entwurf zu einem neuen Postverkehrsgesetz vor diesen Rat. Es sind der Zahl nach nur noch wenige Differenzen, die uns von einer Uebereinstimmung mit der Beschlussfassung des Nationalrates trennen, aber zu diesen Differenzen gehören die beiden vielumstrittenen Hauptfragen der Aenderung der Zeitungstransporttaxen und der Aufhebung oder Abänderung unserer bisherigen amtlichen Portofreiheit. Mit bezug auf die andern Punkte ist eine Verständigung mit dem Nationalrat leicht möglich.

Die Kommission hat sich in Anwesenheit des Vertreters des Post- und Eisenbahndepartementes neuerdings mit diesen Differenzen befasst. In den beiden Hauptpunkten konnte sie sich, wie übrigens zu erwarten war, nicht einigen, sondern teilte sich in eine Mehrheit und in eine Minderheit. Bei der Zeitungstransporttaxe sprach sich die Mehrheit der Kommission für Festhalten am Entwurfe des Bundesrates und am Beschluss des Ständerates aus. Sie will festhalten an der bisherigen Taxe von 1½ Rp. für jedes Stück bis 75 g. Auch die Minderheit stellt keinen Antrag auf Zustimmung zum Beschlusse des Nationalrates, der diese Taxe auf einen Rappen herabsetzte, sondern nimmt den schon früher von Herrn Béguin im Ständerat gestellten Antrag, die Zeitungstaxe sei auf 1¼ Rp. für Zeitungen bis 50 g, 1½ Rp. für 50—75 g und 1½ Rp. mehr für je weitere 75 g anzusetzen, wieder auf.

In der Frage der amtlichen Portofreiheit hatte sich der Nationalrat bekanntlich mit einem Vermittlungs-

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1923
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.12.1923
Date	
Data	
Seite	284-294
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 633

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

lisionen mit den postalischen Uniformen führen kann, ohne dass gerade böse Absicht vorliegt. Der Nationalrat hat an seiner Fassung festgehalten, und da wir der Angelegenheit keine grosse Bedeutung beimessen, so möchten wir Ihnen empfehlen, dem andern Rate beizupflichten.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 65.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschlusse des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Baumann, Berichterstatter der Kommission: Die vom Nationalrat beschlossene Ergänzung des zitierten Artikels ist redaktionell und inhaltlich zutreffend. Wir beantragen Ihnen Zustimmung zum Nationalrat.

Angenommen. — *Adopté.*

Baumann, Berichterstatter der Kommission: Noch ein Wort zu dem Postulat des Nationalrates. Der Ständerat hat einer vom Nationalrat angenommenen Motion, welche den Bundesrat einladen wollte, auch die organisatorischen Bestimmungen des geltenden Postgesetzes einer Revision zu unterziehen, nicht zugestimmt, weil der Bundesrat erklärte, dass er diese Revision bereits vorbereite und die Motion daher offene Türen einrannte.

Nun hat der Nationalrat diesen Gedanken in die unverbindliche Form eines Postulates, das den Bundesrat nur zur Prüfung dieser Frage einladet, gekleidet. Das Postulat bedarf somit in dieser Form unserer Zustimmung nicht. Wir haben also darüber nicht mehr abzustimmen.

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

Vormittagssitzung vom 13. Dezember 1923.
Séance du matin du 13 décembre 1923.

Vorsitz — *Présidence*: M. Simon.

1759. Anerkannte Krankenkassen. Ausserordentliche Subvention.

Caisse-maladie reconnues. Subvention extraordinaires.

(Siehe Seite 283 hiervoor. — *Voir page 283 ci-devant.*)

Schlussabstimmung. — *Votation finale.*

Für Annahme des Beschlussesentwurfs 31 Stimmen
(Einstimmigkeit.)

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 284 hiervoor. — *Voir page 284 ci-devant.*)

Art. 4.

Antrag der Kommission.

Zweiter Teil.

Vorschriften über die Automobile.

Erster Abschnitt.

Die amtlichen Bewilligungen.

Art. 4.

Fahrzeug und Führer.

Ein Automobil wird zum öffentlichen Verkehr nur zugelassen auf Grund eines von der zuständigen Behörde ausgestellten Verkehrsausweises.

Wer ein Automobil führen will, bedarf dazu eines von der zuständigen Behörde ausgestellten Führerausweises.

(B. R., Art. 1 und 5.)

Proposition de la commission.

Titre deuxième.

Dispositions concernant les automobiles.

Chapitre premier.

Permis.

Art. 4.

Véhicule et conducteur.

Pour qu'un automobile soit admis à la circulation publique, un permis de circuler, délivré par l'autorité compétente, est nécessaire.

Toute personne qui se propose de conduire un automobile, doit être munie d'un permis de conduire délivré par l'autorité compétente.

(C. f., art. 1 und 5.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich möchte mir erlauben, zunächst zum zweiten Titel im allgemeinen einige Ausführungen zu machen, damit dann diejenigen bei den einzelnen Artikeln kürzer ausfallen können. Der zweite Titel enthält, allerdings in anderer Gruppierung, die Vorschriften des bundesrätlichen Entwurfes im ersten, zweiten und dritten Kapitel, Art. 1 bis 43, und sodann den Inhalt der Art. 57 und 58. Allerdings sind aus den drei Kapiteln deren fünf geworden, weil wir es als wünschbar betrachtet haben, die Bestimmungen über die amtlichen Bewilligungen, die Verkehrsvorschriften, die Automobilhaftpflicht, die Versicherung, je in besondern Abschnitten zusammenzustellen. Dann ist noch ein Abschnitt über die Grenzbeziehungen zu der andern Haftpflichtgesetzgebung angefügt worden.

Die Gründe dieses Auseinanderziehens habe ich Ihnen bereits im allgemeinen ausgeführt. Es war das Bestreben der Kommission, für jeden etwa sich bietenden Streitpunkt — und wir sahen von Anfang an, dass es deren viele sein werden — die geeignete Stelle in der richtigen Umgebung oder wie ich bereits gesagt habe, den geeigneten Fechtboden zu schaffen. Besonders bei dem Kapitel der Haftpflichtversicherung erschien es sehr wünschenswert, den Stoff etwas durchsichtiger zu gestalten. Es standen der Kommission besonders beim Versicherungsrecht die Kräfte von zwei in diesen Gebieten bewanderten Mitgliedern zur Verfügung. Das eine hat sich besonders um die Stoffanordnung und die Redaktion, das andere durch seine Fühlungnahme mit dem schon bei der Entstehung des Gesetzes vom Departement beigezogenen Experten verdient gemacht. Unsere Gepflogenheiten gestatten es natürlich nicht, dass ich die Namen dieser verehrten Herren Kollegen noch besonders nenne.

Von den bundesrätlichen Vorschriften sind diejenigen über das Fahrrad in Art. 17, 18, 32—34 des bundesrätlichen Entwurfes in das entsprechende Kapitel verlegt worden, soweit sie vor der Kommission Gnade gefunden haben, was nicht in bezug auf alle Einzelbestimmungen der Fall war. Die Vorschriften des Art. 13 des bundesrätlichen Entwurfes betreffend die Automobilzentralstelle, die der verehrte Herr Chef des Departementes bei der Eintretensdebatte auch schon erwähnt hat, und

die also schon ein Dasein führt, das als gesichert zu betrachten ist, hat die Kommission, als für den Gesetzesinhalt nicht gerade notwendig, weggelassen. Andere Vorschriften betreffend den Side-car, Art. 11 des bundesrätlichen Entwurfes, die Frage der Geschwindigkeitsmesser, Art. 27, und die Vorschriften über das Halten des Automobils rechts oder links der Strasse usw., sind in das Gebiet der Vollziehungsverordnung verwiesen worden.

Dies im allgemeinen, und nun zu Art. 4.

Art. 4 schreibt vor, dass die Zulassung zum öffentlichen Verkehr für ein Automobil stattfindet auf Grund eines amtlichen Verkehrsausweises. Der deutsche Text sagt im Gegensatz zum Bundesrat statt Bewilligung: Ausweis, und zwar, weil dieser Ausdruck besser der Urkunde und dem ganzen Sprachgebrauch sowohl bei den Polizeivorschriften als besonders auch bei Strafsanktionen angepasst ist. Es ist doch wohl sprachlich korrekter, von der Rückgabe eines Ausweises, statt von der Rückgabe einer Bewilligung zu sprechen. Dann wird die Konkordanz zwischen diesen beiden Sprachen durch diese Ausdrucksweise besser gewahrt, Verkehrsausweis und Fahrausweis = permis de circuler et permis de conduire.

Nun möchte ich zum zweiten Alinea dieses Artikels eine Ergänzung beantragen. Wir sagen im ersten Absatz, dass das Automobil zum öffentlichen Verkehr nur zugelassen wird, während das zweite Alinea einfach sagt, «Wer ein Automobil führen will...». Ich glaube, um ganz deutlich zu sein, muss der Artikel insofern ergänzt werden, dass wir auch hier die Worte «im öffentlichen Verkehr» wiederholen. Wir wollen den Zweck des Gesetzes im Auge behalten und wollen über seine Grenzen nicht hinausgehen. Es soll ein Verkehrsgesetz sein. Es soll sich mit der Bewegung auf der Strasse abgeben und soll nicht in das Privateigentum, in den Acker des Bauern, in das Gut des Landgutbesitzers und nicht in den Rayon der Maschinen- oder Automobilfabriken hineinregieren wollen. Wir verlangen den Ausweis nur für das Fahrzeug, das in den öffentlichen Verkehr kommt, und für den Führer, der ein solches Fahrzeug im öffentlichen Verkehr führen will. Ich schlage Ihnen deshalb vor, es sei einzusetzen, «Wer ein Automobil im öffentlichen Verkehr führen will, bedarf dazu eines von der zuständigen Behörde ausgestellten Führerausweises». Welches diese Behörde ist, werden wir im folgenden Artikel erfahren. Ich beantrage Ihnen, den Art. 4 in der von mir vorgeschlagenen Ergänzung anzunehmen.

Abstimmung. — Votation.

Für den Zusatzantrag Bolli 25 Stimmen
(Einstimmigkeit)

Art. 5.

Antrag der Kommission.**Zuständigkeit für die Erteilung und Gültigkeit.**

Die Ausweise sind einzuholen bei der Behörde desjenigen Kantons, in welchem der Bewerber seinen Wohnsitz hat.

Verkehrsausweis und Führerausweis werden für das Kalenderjahr ausgestellt und sind jährlich zu erneuern.

Sie sind gültig für das Gebiet der Eidgenossenschaft.

(B. R., Art. 1, 3, 5 und 7.)

Proposition de la commission.

Délivrance des permis. Validité.

Les permis sont demandés à l'autorité du canton où le requérant a son domicile.

Le permis de circuler et le permis de conduire sont délivrés pour l'année civile et doivent être renouvelés chaque année.

Ils sont valables pour le territoire de la Confédération.

(C. f., art. 1, 3, 5 et 7.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: In Abweichung vom bundesrätlichen Entwurf wird in Art. 5 einfach bestimmt, dass die Ausweise von der Behörde des Wohnsitzes des Bewerbers einzuholen seien. Der bundesrätliche Entwurf hatte als massgebend den Standort des Fahrzeugs angenommen, und es gibt heute noch Praktiker, die dieser Lösung das Wort reden. Sie scheint aus gewissen Beziehungen zwischen kantonalen Steuer- und Polizeibehörden sich als praktisch nicht unwünschbar erwiesen zu haben. Doch hat dann eine nähere Prüfung der Sache die Unhaltbarkeit eines solchen modernen Rechtsinstitutes, eines Sonderdomizils ergeben, eines Domizils, bei dem ein so bewegliches Wesen wie das Automobil gleich einem Grundstück gewissermassen eine Art Forum der gelegenen Sache hätte. Jene Beweglichkeit würde jede sichere Kontrolle erschweren und jede Umgehung des Gesetzes erleichtern. Dass vom Standort, stationnement im Französischen, in diesem Zusammenhang nicht mehr gesprochen werden soll, ist allgemeine Ueberzeugung geworden. Es dürfte auch die vorgeschlagene klare und einfache Ordnung der Sache als die einzig richtige zu betrachten sein. Es handelt sich hier wieder um Urkunden von ganz wesentlicher Bedeutung, für die wohl besondere Formulare unerlässlich sind, und Urkunden, die dann bei der Fahrt immer mit dem Fahrzeug und dem Manne sein sollen, wie das in Art. 9 vorgesehen ist.

Ich beantrage Annahme des Art. 5.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 6.

Antrag der Kommission.

Verkehrsausweis.

Der Verkehrsausweis ist einzuholen durch den Halter des Automobils. Er wird ausgestellt, wenn amtliche sachverständige Prüfung die Eignung des Automobils für den beabsichtigten Betrieb ergeben hat und der Bewerber nachweist, dass die durch dieses Gesetz vorgeschriebene Haftpflichtversicherung besteht.

Der Verkehrsausweis enthält alle wesentlichen Angaben für die Feststellung der Identität des Fahrzeuges und über die Versicherung.

(B. R., Art. 2.)

Proposition de la commission.

Permis de circuler.

Le permis de circuler est demandé par le détenteur de l'automobile. Il est délivré, lorsqu'il est constaté par une expertise officielle que l'automobile est propre à l'usage auquel il est destiné et si le requérant a établi que l'assurance de responsabilité civile exigée par la présente loi est en vigueur pour le véhicule en question.

Le permis de circuler contient toutes les indications essentielles pour constater l'identité du véhicule, ainsi que celles concernant l'assurance.

(C. f., art. 2.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Der Art. 6 behandelt den Verkehrsausweis und wir begegnen hier zum erstenmal dem Begriffe des Halters und der Versicherung. Die Frage, wer der Träger der Verantwortlichkeit für das Automobil sein soll, der Eigentümer, der Führer, der Mieter, ist überall bei der Automobilgesetzgebung Gegenstand ernstlicher Prüfung und Diskussion gewesen und hat in verschiedenen Staaten auch verschiedene Lösungen gefunden. Auch bei uns ist in den Stadien, die der heutigen Beratung vorangegangen sind, beim Justiz- und Polizeidepartement, in der Expertenkommission, und dann auch in unserer Kommission darüber viel hin- und hergeredet worden. Schliesslich hat man sich aber auch hier, sowohl bei den Vorinstanzen wie bei der Kommission, zur einmütigen Ueberzeugung durchgearbeitet, dass die beste Lösung ist, den Halter als den Träger der Verantwortlichkeit zu bezeichnen.

Der Begriff des Halters ist herübergenommen aus dem zivilrechtlichen Gebiete der Vorschriften über den Tierhalter, und diejenigen Herren, welche in ihren jungen Jahren zu den Füßen der Professoren des römischen Rechtes gesessen haben, erinnern sich vielleicht an die schöne lateinische Bezeichnung, an die *actio de pauperie*. Das Institut ist also schon im römischen Rechte entstanden und hat dort seine umfangreiche Praxis gefunden. Schon im römischen Rechte ist die Verantwortlichkeit des Tierhalters eine grössere gewesen als die gemeinrechtliche.

Verantwortlich ist also, wer die Sache hält. Allerdings geht die Verantwortlichkeit des Tierhalters nach der Theorie und nach der Praxis ausserordentlich weit. Man vergleiche in dieser Beziehung auch einzelne Entscheide unseres Bundesgerichtes. Die besondere zivilrechtliche Haftbarkeit wird in Theorie und Praxis nicht abhängig gemacht vom rechtmässigen Besitz des Tieres. Es genügt der juristische Besitz, die tatsächliche Gewalt und der tatsächliche Gebrauch. Halter ist also nicht nur der Mieter oder der Besitzer auf Grund irgendeines Inominat-Kontraktes, sondern auch der Unterschlager, der Dieb, der Besitzer auf Grund zivilrechtlichen oder gar strafrechtlichen Betruges, alles nach dem Begriffe des Halters im Sinne des gemeinen Zivilrechtes, im Sinne des Obligationenrechtes. Wollte man die Analogie ganz durchführen, so wäre also zum Beispiel Halter auch der Führer eines Automobils, der den Wagen entwendet oder unterschlagen hat und zu einer Strolchenfahrt benutzt.

Soweit will nun aber Ihre Kommission im Entwurf nicht gehen, und zwar auch hier im Einklang mit dem Bundesrat. Beide wollen, wie die weitere

Entwicklung der Vorlage zeigt, den Begriff des Halters abgrenzen an der Linie des rechtmässigen Besitzes. Den Halter will sie auch nicht verantwortlich machen für die Strolchenfahrt, sondern diese dann für sich selbst behandeln. Man kann allerdings verschiedener Meinung sein, namentlich dann bei Ordnung des Inhabers des Versicherungsvertrages, den wir dem Automobilisten überbinden. Denn der Versicherungsvertrag wird dem Halter überbunden, der sich um den Verkehrsausweis bewirbt. Es könnte nämlich die Frage aufgeworfen werden, nachdem wir den Versicherungsvertrag in unserem Entwurfe eng mit dem Verkehrsausweis verbinden, ob die Versicherung nicht überhaupt mit dem Fahrzeuge noch viel enger verknüpft werden könnte, indem man sie ausdehnt auf allen und jeden Schaden, der während der Dauer des Verkehrsausweises überhaupt durch das Fahrzeug verursacht wird. Die Lösung dieser Frage wäre versicherungstechnisch nicht unmöglich. Ihre Kommission geht aber immerhin nicht so weit, sondern sie beschränkt sich auf die Haftbarkeit des rechtmässigen Halters.

Ich will jetzt nicht näher auf diese Fragen eintreten. Ich begnüge mich damit, sie erhoben zu haben, um ein Licht zu werfen auf die ganze Struktur der Vorlage in bezug auf die Verwendung des Halterbegriffes und die Relation dieses Begriffes zum Verkehrsausweis einerseits und zur Versicherung andererseits.

In Art. 6 wird einstweilen die Frage nicht berührt. Sie wird dann später zur Erörterung kommen, wenn wir in das Kapitel der Haftpflicht und der Versicherung gelangen. Da möchte ich eben darauf verweisen, dass der ganze Inhalt der Versicherung beziehungsweise die Essentialien der Versicherung, die Nummer der Versicherungspolice, die Versicherungsgesellschaft usw. auf dem Verkehrsausweis stehen muss.

Im Einklang mit dem Chef des Justiz- und Polizeidepartementes möchte ich Ihnen auch hier eine kleine redaktionelle Ergänzung beantragen. Wir haben uns in der Kommission ausnahmsweise viel Mühe gegeben, die Redaktion so glatt wie möglich zu gestalten. Sie werden das dem Entwurf hoffentlich ansehen. Aber es geht so, wenn man einmal an einem Ding herumpoliert hat, so gibt es immer noch die eine oder andere Unebenheit. Das ist auch hier der Fall. Um ganz klar zu sein, auf wessen Name der Verkehrsausweis ausgestellt wird, und um zu dokumentieren, dass der Name im Verkehrsausweis, in der Urkunde, stehen muss, würde es sich empfehlen, zu sagen im zweiten Satze: « Er wird auf dessen Namen — also auf den Namen des Halters, der erwähnt ist im ersten Satze — ausgestellt, wenn . . . usw. ». Der verehrte Chef des Justiz- und Polizeidepartementes hat diese Ergänzung angeregt. Ich persönlich bin damit einverstanden und würde Ihnen vorschlagen, sie in den Artikel aufzunehmen.

Wettstein : Ich habe hier eine Bitte an die Kommission. Die Direktionen der Polizei und der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich haben noch eine Eingabe eingereicht, die verschiedene Abänderungsvorschläge enthält. Ich weiss nicht, ob die Kommission noch in der Lage war, darüber zu beraten. Ich gestatte mir, diese Anregungen hier vorzubringen.

Zu Art. 6 und dann in Konsequenz auch zum vorhergehenden Art. 5 wird gewünscht, dass das Wort « Bewerber » ersetzt werde durch das Wort « Gesuchsteller », da immerhin die Möglichkeit einer gewissen Unklarheit vorliege. Unter Bewerber versteht man auch diejenigen, der ein Unternehmen, zum Beispiel ein Fuhrwerkunternehmen betreibt, während das Wort Gesuchsteller ganz klar ist. Es könnte sich also unter Umständen um verschiedene Personen handeln. Die Eingabe wünscht in Art. 5 und 6 Ersetzung des Wortes « Bewerber » durch « Gesuchsteller ».

Bundesrat Häberlin : Sie sehen, dass im zweiten Absatz am Schluss vorgesehen ist, dass der Verkehrsausweis auch die wesentlichen Angaben enthalten soll, nicht nur für die Feststellung der Identität des Fahrzeuges, sondern auch über die Versicherung. Wenn ich mich nicht täusche, ist das ein Ueberrest einer früheren Anschauung der Kommission. Die Kommission hatte in einem gewissen Stadium den direkten Anspruch des durch einen Unfall Geschädigten gegen die Versicherungsgesellschaft vorgesehen. Da hat man mit Recht gesagt, wenn einer überfahren wird, so soll er aus dem Verkehrsausweis feststellen können, welche Versicherungsgesellschaft ihm eventuell haftet auf dem Wege der direkten Klage.

Nun hat aber seither die Kommission mehrheitlich den direkten Anspruch gegen die Versicherungsgesellschaft gestrichen. Sie finden allerdings einen entsprechenden Minderheitsantrag. Ich habe nun die Meinung, das stehe im Zusammenhang. Ich glaube nicht, dass es notwendig sei, wenn Sie den direkten Anspruch gegen die Versicherung streichen, im Verkehrsausweis, also im Dokument alle möglichen Angaben über die Versicherung aufzunehmen, sogar nicht einmal den Namen der Versicherung, weil das ja am richtigen Orte schon bekannt ist. Die Behörde, welche den Verkehrsausweis ausstellt, muss orientiert sein über das Bestehen der Versicherung, sie muss darüber im klaren sein. Aber es ist mit Recht in der Eingabe, die die Polizeidirektion Zürich vor einigen Tagen an die Kommission und auch an uns gerichtet hat, darauf verwiesen, dass man vermeiden soll, überflüssige Angaben zu verlangen in diesem Verkehrsausweis. Es sind schliesslich auch Behörden, Beamte, die alle diese Arbeiten besorgen, und wir möchten jede unnötige Belastung vermeiden.

Das wollte ich beiläufig erwähnen, in der Meinung, dass ich mir je nach Ihrem Entscheid zu der Frage des direkten Versicherungsanspruches erlauben werde, dann beim Rückkommen zu Art. 6 diese Frage noch einmal aufzunehmen. Ich sehe, dass der Herr Präsident der Kommission energisch den Kopf schüttelt. Er hat also offenbar die Anschauung, dass auch ohne diesen direkten Anspruch es wünschenswert sei, die Sache in den Verkehrsausweis aufzunehmen. Ich werde mich also eventuell nachher belehren lassen, dass es doch notwendig sei, sie aufzunehmen.

Bolli, Berichterstatter der Kommission : Nicht wegen des Votums meines verehrten Herrn Vordredners habe ich den Kopf geschüttelt, sondern

deswegen, weil ich die Eingabe der Direktion der öffentlichen Bauten von Zürich leider noch nicht zu Gesichte bekommen habe. Ich weiss nicht, ob sie in mein Domizil nach Neuhausen gewandert ist, aber Tatsache ist, dass ich den Inhalt noch nicht kenne, und die Herren mögen verzeihen, wenn ich davon nicht Kenntnis nehmen konnte.

Nun zu der Anregung des Herrn Kollegen Wettstein. Die Ersetzung des Wortes «Bewerber» durch das Wort «Gesuchsteller» scheint mir redaktioneller Art zu sein. Ich weiss nicht, ob wir in Schaffhausen schon ein wesentlich anderes Deutsch sprechen als im benachbarten Kanton Zürich. Ich kann allerdings nicht immer gut «Züridütsch», das ist richtig, aber ich habe immer gefunden, das Wort «Bewerber» würde ungefähr das nämliche bedeuten wie «Gesuchsteller». Ich kann aber der Direktion der öffentlichen Bauten in Zürich und dem Herrn Kollegen Wettstein die Zusicherung geben, dass wir diese redaktionelle Aenderung so gründlich wie möglich, mit der uns angebornen Gründlichkeit und Sprachkenntnis, prüfen werden.

Was die Bemerkung des Herrn Bundesrat Häberlin anbelangt, es sei die Versicherung im Verkehrsausweis nicht zu erwähnen, muss ich Ihnen sagen, dass nach Auffassung der Kommission dieses Erfordernis bleiben muss, gleichgültig, ob Sie dann später die direkte Klage des Verletzten gegen den Versicherer zulassen wollen oder nicht. Ich persönlich gehöre zu denen, die diese Zulassung nicht empfehlen werden. Aber ich möchte raten, diese Versicherung doch im Verkehrsausweis aufzuführen, einmal, damit überhaupt bezeugt ist, dass der betreffende Verkehrsausweis alle Erfordernisse erfüllt hat; er soll ja nur ausgestellt werden nach dem Ausweis über die Versicherung, und ich nehme an, es wird den Verkehrsausweis nicht allzu sehr belasten, wenn die Nummer einer Versicherungspolice und der Name einer Versicherungsgesellschaft darauf steht.

Aber der Versicherungsvertrag wird eben auch verschiedene Pflichten für den Versicherten enthalten, z. B. die Verpflichtung, Meldung zu machen über den Unfall, und zwar so rasch als möglich, so dass die Versicherungsgesellschaft ihrerseits auch die nötigen Konstatierungen machen kann. Nun stelle ich mir vor, dass unter Umständen die Meldung über den Unfall stattfinden kann auf Grund des Verkehrsausweises, in dem der Name der Gesellschaft und die Police enthalten ist. Die Versicherungspolice braucht dann ja nicht mitgeschleppt zu werden, und es kann vom Unfallort aus sofort telegraphisch auf Grund dieser Angaben die Anzeige an die Versicherungsgesellschaft erfolgen. Die Vorschrift hat also neben der Absicht einer Kontrolle auch noch die Absicht, praktisch den Bedürfnissen zu dienen. Ich würde sie also belassen.

Sie wissen, dass wir in Art. 38 vorschreiben, dass beim Uebergang des Automobils auf einen andern Halter der Verkehrsausweis während der Dauer seiner Gültigkeit auch übertragen werden kann auf einen andern Halter und dass mit dieser Uebertragung, die erst wirksam ist, wenn sie amtlich auf dem Verkehrsausweis festgestellt ist, auch die Versicherung mit übergeht. Also haben wir die Gewähr, wenn wir in der Urkunde die Versicherungspolice erwähnen, dass die Versicherung auch mit übergegangen ist. Auch aus diesem Grunde glaube

ich, hat die Vorschrift ihre Berechtigung und sie ist jedenfalls nicht überflüssig.

Wettstein: Ich bin natürlich damit einverstanden, dass die Anregung auf Annahme des Wortes «Gesuchsteller» an die Redaktionskommission gewiesen wird. Dagegen bin ich nicht der Ansicht der Kommission, dass die Angaben über die Versicherung in den Verkehrsausweis aufgenommen werden sollten. Ich glaube, die Kommission macht sich ein nicht ganz zutreffendes Bild von der Tragweite dieser Bestimmung. Es soll also der Verkehrsausweis alle wesentlichen Angaben über die Versicherung enthalten. Das ist eine Vorschrift, die wir bisher noch nicht gehabt haben und die ganz unzweifelhaft eine sehr bedeutende Mehrarbeit bringt, ohne dass daraus ein wesentlich praktischer Nutzen entsteht. Ich möchte Ihnen aus der Eingabe, von der ich bedaure, dass sie der Kommissionsreferent nicht bekommen hat, die Begründung der Streichung doch kurz mitteilen. Sie schreibt:

«Diese Vorschrift, die bisher nicht bestand, gäbe den Behörden viel Arbeit, ohne dass die Eintragung der Versicherung in den Verkehrsausweis irgendwie notwendig erscheint. Hauptsache ist, dass kein Verkehrsausweis erteilt wird ohne das Bestehen eines Haftpflichtversicherungsvertrages. Man hat allen Anlass, im Verkehrsausweis nicht mehr Einträge anzubringen, als absolut notwendig sind. Die Erneuerung der Verkehrsausweise, die jeweilen im Monat Januar durchgeführt werden muss, verursacht bei der grossen und immer noch sich steigenden Zahl der Fahrzeuge eine schwer zu bewältigende Arbeit. Zu der Mehrarbeit der Einträge der Versicherung in jedem einzelnen Falle bei der Erneuerung kämen während des Jahres noch die mehr oder minder zahlreichen Einträge von Aenderungen der Versicherung, sei es, dass während des Jahres der Versicherte mit einer andern Gesellschaft einen Vertrag abschliesst, sei es, dass er Zusatzversicherungen eingeht oder sonstige Abänderungen trifft. Die kantonale Amtsstelle kann jederzeit über die Verhältnisse der Versicherung im einzelnen Falle Auskunft geben an Hand der bei Erteilung oder Erneuerung des Verkehrsausweises oder bei Aenderung des Versicherungsverhältnisses vom Automobilisten ihr gemeldeten und von ihr zu prüfenden Angaben. Diese Auskunft wird aber in wenig Fällen nötig, weil bei Unfall der Versicherte von sich aus in seinem eigenen Interesse die Versicherungsgesellschaft avisiert. Uebrigens ist er selber in erster Linie für den Schaden haftbar. Diese Angaben im Verkehrsausweis anzubringen ist durchaus überflüssig, verursacht aber viel Arbeit.»

Ich glaube, wenn die Kommission meint, eine Angabe müsse wenigstens aufgenommen werden, so müsste sie sich dann beschränken auf die Angabe der Versicherungspolice, das wäre noch das praktischste; aber alle wesentlichen Angaben über die Versicherung in einen Verkehrsausweis aufzunehmen, das geht meines Erachtens wirklich zu weit und würde den praktischen Bedürfnissen gar nicht entsprechen. Ich möchte Sie also bitten, diesen Zusatz über die Versicherungen zu streichen oder, wenn sich die Kommission dazu nicht verstehen kann, dann wenigstens nur zu verlangen, dass die Nummer der Versicherungspolice und die Angabe der Gesellschaft aufgenommen werden.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich glaube, dem Gedanken nach sind wir einig. Die Kommission hat sich nicht vorgestellt, dass der Versicherungsvertrag mit seinen mehr oder minder bedeutenden Einzelheiten aufgenommen werden solle, sondern es solle die Möglichkeit bestehen, aus dem Verkehrsausweis die Versicherungspolice festzustellen beziehungsweise ersichtlich zu machen, mit wem die Versicherung eingegangen worden ist, damit unter Umständen vom Unfallort aus sofort die Versicherungsgesellschaft benachrichtigt werden kann. Man stelle sich vor, dass die Versicherungspolice nicht immer mitgeführt wird, dass derjenige, der die Adresse des Versicherers kennt, ein Opfer des Unfalls geworden ist und nicht Auskunft geben kann, und dass es unter Umständen längere Zeit dauern würde bis die Versicherungsgesellschaft benachrichtigt werden kann. Sie muss unter Umständen von dritter Seite benachrichtigt werden können. Das ist das Wesentliche.

Ich würde vorschlagen, die Redaktion in dem Sinne zu fassen, dass nur die Möglichkeit der Feststellung der Versicherungspolice im Verkehrsausweis erwähnt werden solle, aber ich würde Sie bitten, die Bestimmung hier bestehen zu lassen, im Interesse der Sicherheit. Wie ich ausgeführt habe, wird es nicht zuviel Mühe machen, eine Versicherungsgesellschaft und den Namen einer Versicherungspolice aufzuführen. Ich würde eine entsprechende Redaktion zu treffen suchen.

Scherer: Es wäre doch bedauerlich, wenn durch die angeregte redaktionelle Aenderung der Inhalt des vorgeschlagenen Art. 6 so weit verwischt würde, dass gewisse Garantien, die in der vorgelegten Fassung liegen, verloren gingen. Es wäre nicht genügend, wenn im Verkehrsausweis nur gesagt würde, dass die Police bei der «Zürich», bei der «Winterthurer» abgeschlossen worden sei. Ich halte es vielmehr für richtig, wenn auch im Verkehrsausweis steht, welche Versicherungssummen in der Police stipuliert worden sind, und namentlich sollte der Verkehrsausweis auch eine Angabe über die Dauer der abgeschlossenen Police enthalten. Die Vorschrift, dass in den Verkehrsausweis die zwei, drei wesentlichen Angaben über die Versicherung aufgenommen werden müssen, enthält eine Garantie dafür, dass der Beamte, der den Verkehrsausweis ausstellt, und ihn erst ausstellen darf, wenn eine richtige Versicherung vorliegt, sich darüber vergewissert, nicht nur, dass überhaupt eine Police vorliegt — man weiss ja, wie es etwa geht beim raschen Verkehr auf den Amtsstellen —, sondern dass eine ausreichende, gesetzeskonforme Police abgeschlossen worden ist. Wir wollen Gewähr dafür haben, dass vom Halter des Fahrzeuges eine vollwertige Police abgeschlossen worden ist. Ich bin also damit einverstanden, dass die Fassung einer neuen redaktionellen Durchsicht unterzogen wird; wir wollen aber verhüten, dass die Garantien, die in dieser Vorschrift liegen, etwa verlorengehen.

Keller-Zürich: Ich möchte mich dafür aussprechen, dass im Art. 6, Abs. 2, die Versicherung erwähnt wird, und zwar aus folgenden Gründen.

Sie sehen aus Art. 7, Ziff. 3, dass mit der Uebertragung des Verkehrsausweises auch die Automobilhaftpflicht vom bisherigen auf den neuen Halter übergeht. Aber nicht nur das, sondern in Art. 38,

Ziff. 3, heisst es, «beim Uebergang des Fahrzeuges auf einen andern Halter geht auch die Versicherung von Rechts wegen auf diesen neuen Halter über». Also bei der Uebertragung eines Automobils von A auf B wird der Verkehrsausweis übertragen, und mit der Uebertragung des Verkehrsausweises geht nicht nur die Haftpflicht, sondern auch die Versicherung auf den neuen Halter über. Deshalb bin ich der Meinung, dass der Dritte den Anspruch erheben kann, aus dem Verkehrsausweis zu ersehen, wo sein Zedent sich versichert hat. Das ist der Grund, weshalb ich hier die Versicherung erwähnt haben möchte. Ich bin damit einverstanden, dass man vielleicht dann in der Verordnung noch einmal überlegt, welches die wesentlichen Bedingungen sind, die von der Versicherungspolice in den Verkehrsausweis aufgenommen werden müssen. Aber erwähnt soll die Police in dem Verkehrsausweis sein, mit Rücksicht auf Art. 7, Ziff. 3 und Art. 38, Ziff. 3.

Wettstein: Ich kann mich mit dem Wunsche des Herrn Kommissionsreferenten einverstanden erklären, dass die Kommission eine Fassung sucht. Dagegen möchte ich doch ein Wort sagen über die Bedenken des Herrn Kollega Scherer. Wenn er einmal Polizeidirektor würde, könnte er sich sehr bald überzeugen, was das für eine grosse und komplizierte Arbeit ist, alle diese Ausweise auszustellen. Die Garantien, die er meint, würden durch diese Aufnahme von Details gar nicht erhöht, denn der Versicherungsbetrag und die Versicherungsdauer werden ja durch die Police ausgewiesen. Die Hauptsache ist, darin gebe ich dem Herrn Kommissionsreferenten recht, das Interesse, im Augenblick des Unfalles feststellen zu können: Mit diesem Verkehrsausweis ist die Versicherungspolice so und so, bei der und der Gesellschaft verbunden. Alles weitere ist dann Sache der nachfolgenden Prozedur.

Andermatt: Ich möchte formell beantragen, den Artikel an die Kommission zurückzuweisen. Nach dem, was ich bis jetzt gehört habe, scheint mir, dass die Vorlage etwas zu weit geht, und der Vorschlag des Herrn Kollega Wettstein auch nicht das Richtige trifft. Die Frage ist wichtig mit bezug auf die Versicherung und deshalb empfiehlt sich eine nochmalige Prüfung.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich kann dem Ordnungsantrag zustimmen, immerhin möchte ich konstatieren, dass das letzte Votum des Herrn Wettstein sich mit dem deckt, was sich die Kommission gedacht hat. Dabei möchte ich bemerken: Wenn wir von wesentlichen Angaben über die Versicherung gesprochen haben, so haben wir eben als die wesentlichen Angaben die Nummer der Versicherungspolice und den Namen der Gesellschaft angesehen. Alle andern Angaben sind an und für sich nicht notwendig, weil ja das Gesetz sowieso die notwendigen Vorschriften über die Versicherung enthält. Die Garantien sind gegeben, dass, wenn eine solche Versicherung in dem Führerausweis erwähnt ist, die gesetzlichen Vorschriften erfüllt sind. Das würde genügen. Aber ich kann mich damit einverstanden erklären, dass die Kommission sich diese Frage noch näher ansieht, um

vielleicht eine glücklichere Redaktion zu finden, und stimme deshalb dem Antrage Andermatt zu.

An die Kommission zurückgewiesen.
(*Renvoyé à la commission.*)

Art. 7.

Antrag der Kommission.

Uebergang des Verkehrsausweises und der Haftpflicht.

Der Verkehrsausweis kann während seiner Gültigkeit auf einen neuen Halter übertragen werden.

Die Uebertragung wird erst rechtswirksam mit dem Eintrag auf dem Verkehrsausweis durch die zuständige Behörde.

Mit der Uebertragung geht die Automobilhaftpflicht von dem bisherigen auf den neuen Halter über.
(B. R. Art. 3.)

Proposition de la commission.

Transfert du permis de circuler et de la responsabilité civile.

Le permis de circuler peut être, durant sa validité, transféré à un nouveau détenteur.

Le transfert sort ses effets à partir de l'inscription faite sur le permis par l'autorité compétente.

Par ce transfert, la responsabilité civile passe de l'ancien au nouveau détenteur.

(C. f. art. 3.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Sie wissen, dass gemäss Art. 5 die Ausweise, der Führerausweis und der Verkehrsausweis, für das Kalenderjahr gültig sind und territorial für die ganze Eidgenossenschaft. Es kann nun im Verlaufe des Kalenderjahres die Uebertragung des Verkehrsausweises auf einen neuen Halter erfolgen, selbstverständlich sofern der neue Halter die gesetzlichen Anforderungen erfüllt. Auch hier heftet sich die Haftpflicht an die Uebertragung und ebenso die Versicherungspflicht, wie das in der vorhergehenden Diskussion von Herrn Ständerat Keller erwähnt worden ist und wie Sie sich überzeugen können in Art. 38, Abs. 3. Die Uebertragung wird an den Formalakt des Eintrages auf den Verkehrsausweis gebunden. Erst mit diesem Eintrag ist die Uebertragung wirksam. Bis zu dieser Uebertragung besteht die Haftbarkeit des bisherigen Halters und mit dem Formalakt der Uebertragung geht sie über auf den neuen Halter. Die Kommission hat dafür gehalten, es seien in diesen Dingen möglichst scharfe und sichere Vorschriften zu schaffen, damit kein Zweifel entstehen könne.

Ich beantrage die Annahme dieses Artikels so, wie er vorliegt.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 8.

Antrag der Kommission.

Führerausweis.

Der Führerausweis wird dem Bewerber auf Grund einer Prüfung erteilt, wenn diese ergibt, dass er sicher zu fahren imstande ist.

Ist ein Führerausweis während drei Jahren nicht erneuert worden, so hat sich der Bewerber einer neuen Prüfung zu unterziehen.

Ausgeschlossen von der Erteilung eines Führerausweises sind:

Personen, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben;

Personen, die nicht urteilsfähig oder dem Trunke ergeben sind;

Personen, die durch körperliches oder geistiges Gebrechen an der sichern Führung des Fahrzeuges verhindert sind,

sowie Personen, die aus andern amtlich feststehenden Gründen nicht geeignet erscheinen.

(B. R. Art. 5 und 6.)

Proposition de la commission.

Permis de conduire.

Le permis de conduire est délivré à la suite d'un examen constatant que le requérant est capable de conduire avec sûreté un automobile.

Si trois ans de suite le permis de conduire n'a pas été renouvelé, le requérant doit se soumettre à un nouvel examen.

Le permis de conduire doit être refusé aux personnes:

qui n'ont pas atteint l'âge de 18 ans révolus;

qui sont incapables de discernement ou adonnées à la boisson;

qui sont atteintes d'une infirmité physique ou mentale les empêchant de conduire sûrement;

ou qui, pour d'autres raisons constatées par l'autorité, paraissent dépourvues des qualités nécessaires.

(C. f. art. 5 et 6.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Grundsätzlich im Einklang mit Art. 5 und 6 des bundesrätlichen Entwurfes enthält auch unser Entwurf eine Enumeration der Erfordernisse, die beim Führerausweis zu prüfen sind. Wir haben aber unseren Schlusssatz etwas anders und weitergehend gefasst als der Bundesrat, in der Meinung, dass die Enumeration nicht erschöpfend sein soll, sondern dass auch aus andern amtlich feststehenden Gründen die Verweigerung des Führerausweises stattfinden kann. Und zwar hat die Kommission davon abgesehen, diese Gründe aufzuführen. Der Ausführungsgewalt der bezüglichen Beamten muss ein gewisses Vertrauen entgegengebracht werden. Es steht ja auch nach dem Entwurfe fest, dass bei unberechtigter Verweigerung dann auch ein Rechtsmittel gegeben ist.

Ich möchte Ihnen vorschlagen, den Artikel so anzunehmen, wie er hier vorliegt.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 9.

Antrag der Kommission.

Kontrolle.

Das Fahrzeug und die Ausweise können jederzeit amtlich kontrolliert werden. Die Ausweise sind bei jeder Fahrt mitzuführen.

(B. R. Art. 3.)

Proposition de la commission.**Contrôle.**

Le véhicule ainsi que les permis peuvent être contrôlés en tout temps. Quand l'automobile circule, les permis doivent pouvoir être présentés au contrôle sur le champ.

(C. f. art. 3.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Die amtliche Kontrolle des Fahrzeuges und der Ausweise ist jederzeit zu ermöglichen. Für den Fall, dass schikanöse Kontrollen stattfinden sollten, ist ja das übliche Beschwerderecht im Kanton und im Bund gegeben. Dass die Ausweise bei jeder Fahrt mitzunehmen sind, ist nicht nur eine Notwendigkeit für die Kontrolle, sondern, wie aus der vorgehenden Diskussion über den Inhalt des Führerausweises bereits hervorging, auch ein Erfordernis im Hinblick auf die Möglichkeit eines Unfalles oder vorkommender Gesetzesverletzung. Es soll aus den Ausweisen sofort alles Nötige ersehen werden können für diese beiden und andere Fälle.

Ich beantrage Ihnen, den Artikel anzunehmen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 10.**Antrag der Kommission.****Entzug der Ausweise.**

Der Verkehrsausweis ist durch die Behörde des Kantons, in dem der Halter den Wohnsitz hat, zu entziehen, wenn das Fahrzeug die Eignung zum sichern Fahren nicht mehr besitzt oder wenn die Versicherung aussetzt.

Der Führerausweis ist durch die Behörde des Wohnsitzkantons zu entziehen, wenn Ausschlussgründe nachträglich bekannt werden oder eintreten.

Er kann zeitweilig oder dauernd entzogen werden, wenn der Führer Verkehrsvorschriften schwer verletzt oder wiederholt übertreten hat.

Die zuständigen Behörden der andern Kantone sind berechtigt, bei derjenigen des Wohnsitzkantons den Entzug der Ausweise zu beantragen.

Ueber den Entzug eidgenössischer Ausweise entscheidet die zuständige eidgenössische Amtsstelle. (B. R. Art. 4, 8 und 12.)

Proposition de la commission.**Retrait des permis.**

Le permis de circuler est retiré par l'autorité compétente du canton où le détenteur a son domicile, lorsque l'automobile n'a plus les qualités assurant un fonctionnement sûr ou lorsque l'assurance vient à cesser.

Le permis de conduire est retiré par l'autorité du canton où le porteur a son domicile, si des circonstances qui en eussent empêché l'octroi viennent à être connues ou se produisent après la délivrance du permis.

Il peut être retiré, temporairement ou définitivement, si le porteur a contrevenu d'une manière grave ou à réitérées reprises aux prescriptions concernant la police de la circulation.

Les autorités compétentes des autres cantons ont le droit de proposer au canton de domicile le retrait des permis.

L'autorité fédérale compétente statue sur le retrait des permis fédéraux.

(C. f. art. 4, 8 et 12.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Der Entzug der Ausweise kann stattfinden, wenn das Fahrzeug nicht mehr die nötige Sicherheit bietet oder wenn die Qualität des Führers dazu Anlass gibt oder wenn der Führer Verkehrsvorschriften schwer verletzt. Dieser Entzug ist vorzunehmen durch die zuständige Bewilligungsbehörde, d. h. die Behörde des Wohnsitzes des Halters im betreffenden Moment. Es ist aber auch vorgesehen, dass die Behörden unter sich Kontakt behalten und dass sie erforderlichen Falls einander aufmerksam machen können auf Gründe, die für die Entziehung eines Verkehrsausweises oder eines Führerausweises eintreten. Dann ist auch vorgesehen die Beschwerde für den Fall, dass eine Wohnsitzbehörde auf eine Meldung seitens der andern Behörde nicht das Nötige vorkehrt.

Sie sehen, dass der Entzug auch stattfinden kann beim Aufhören der Versicherung. Es soll das Fahrzeug nur bewegt werden können auf der Strasse, so lange die Versicherung besteht, und keinen Moment länger. Sie haben deshalb in Art. 41 des Entwurfes die Bestimmung: «Der Versicherer ist verpflichtet, das Aussetzen oder Aufhören der Versicherung der zuständigen kantonalen Behörde zu melden. Dieses Aussetzen hat aber frühestens nach 10 Tagen vom Eingang dieser Meldung an Rechtswirkung.» Diese Frist von 10 Tagen ist gegeben, damit die kantonale Behörde die nötigen Massnahmen treffen kann für den Entzug. Aber während der 10 Tage ist die Versicherung noch wirksam, so dass die Garantie besteht, dass nicht gefahren werden kann ohne die Versicherung.

Ich beantrage Ihnen Annahme von Art. 10, wie er von der Kommission Ihnen vorgelegt wird.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 11.**Antrag der Kommission.****Fahrausbildung.**

Fahrten zu Lehrzwecken dürfen nur stattfinden mit Fahrzeugen, für die Verkehrsausweise bestehen und in Begleitung einer Person, die den Führerausweis besitzt und die damit die Verantwortlichkeit als Führer übernimmt.

Für die Ausübung des Berufes als Fahrlehrer ist eine Konzession der Behörde des Wohnsitzkantons nötig.

(B. R. Art. 19.)

Proposition de la commission.**Apprentissage.**

Les courses d'apprentissage ne peuvent avoir lieu qu'avec des véhicules pour lesquels un permis de circuler est en vigueur et en compagnie d'une personne munie du permis de conduire et qui assume en droit la responsabilité.

Les personnes qui font métier d'enseigner la conduite des automobiles, doivent être au bénéfice d'une

concession délivrée par l'autorité du canton de leur domicile.

(C. f. art. 9.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Hier besteht Einklang zwischen dem Bundesrat und der Kommission. Es handelt sich um Vorschriften, die wohl als notwendig und selbstverständlich betrachtet werden dürfen und einer näheren Motivierung kaum rufen werden. Ich beantrage Annahme.

Dietschi: Ich möchte mir nur eine Anfrage erlauben. Art. 11 regelt die Vorschriften über die Fahrausbildung. Dagegen ist nirgends die Rede von den Probefahrten für Fahrzeuge, die noch nicht dem Verkehr übergeben werden. Es handelt sich da um Fahrzeuge, welche in der Fabrik fertiggestellt sind und welche noch ausprobiert werden müssen, bevor sie dem definitiven Verkehr übergeben werden können. Es ist klar, dass für die Probe solcher Fahrzeuge in Fabriken keine eigentliche Fahrbahn zur Verfügung steht, sondern dass sie diese Wagen auf den öffentlichen Strassen ausprobieren müssen. Für solche Proben wird nun kaum der ordentliche Verkehrsausweis aufgestellt werden können. Die heutige Praxis ist, wenn ich recht berichtet bin die, dass für solche Probefahrzeuge besondere Nummern ausgestellt werden. Ich weiss, dass auch eine Versicherung für den Verkehr mit solchen Fahrzeugen stattfindet.

Ich weiss nun nicht, ob die Vollziehungsverordnung die Frage regelt, wie es mit diesen Probefahrten gehalten werden soll oder wie es sich damit verhält. Es würde mich interessieren, darüber Auskunft zu erhalten.

Wettstein: Sowohl der Bundesrat wie die Kommission beantragen, eine neue eidgenössische Konzession einzuführen, nämlich für die Ausübung des Fahrlehrerberufes. Die Eingabe der Polizei- und der Baudirektion von Zürich möchte diese Konzession streichen. Ich habe persönlich den Eindruck, dass diese Streichung angebracht wäre. Es ist nicht einzusehen, weshalb wir hier ein neues eidgenössisch konzessioniertes Gewerbe einführen wollen, abgesehen von der Frage, die nicht ganz abgeklärt ist, ob dies mit der Bundesverfassung ohne weiteres vereinbar ist angesichts der Gewerbefreiheit. Aber auch, wenn man dies bejaht, muss man sich fragen: soll man diese Konzession einführen? Wer soll diese Fachlehrer überprüfen? Ich sehe für die Kantone Schwierigkeiten voraus. Muss nun jeder Kanton Fachlehrerkurse einrichten, muss er eine Prüfungsbehörde für diese Fahrlehrer einsetzen? Das gibt ja eine ganz unnötige Erschwerung. Die Hauptsache ist doch, dass ein tüchtiger Fachmann prüft, ob einer fahren kann. Wo er diese Fähigkeit sich erworben hat, ist für die Sicherheit des Automobilverkehrs ziemlich gleichgültig. Aber auf der andern Seite sollte man die individuelle Freiheit nicht so einschränken.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich komme zur Ueberzeugung, dass die Kantone in der Kommission etwas zuwenig vertreten waren. (Heiterkeit.) Dieser zweite Absatz ist in der Kommission auch gar nie beanstandet worden. Es hat sich niemand für die Gewerbefreiheit und niemand für die

kantonale Hoheit gewehrt, und so ist der Absatz ganz unbeanstandet durch alle Kommissionsberatungen per varios casus, per tot discrimina rerum hindurch bis hierher gekommen. Ich muss gestehen, ich bin nicht unglücklich, wenn Sie diesen zweiten Absatz der kantonalen Baudirektion des Kantons Zürich zum Opfer bringen und ihn streichen.

Bundesrat Häberlin: Auf die Frage des Herrn Ständerat Dietschi nur die Auskunft, dass in der Vollziehungsverordnung, wenigstens nach unserer jetzigen Auffassung, eine Bestimmung aufzunehmen ist, dahin lautend: «Für Versuche mit Motorwagen, die noch keine Schilder besitzen, wird die zuständige kantonale Behörde eine besondere Bewilligung ausstellen.» Wir glauben, das ist eine Materie, die ihrer Natur nach eher in die Verordnung als in das Gesetz gehört.

Keller-Zürich: Trotzdem der Vorschlag Wettstein von der Baudirektion des Kantons Zürich herrührt, mit welcher mich noch angenehme Beziehungen verbinden, muss ich sagen, es sollte Abs. 2 beibehalten werden. Es handelt sich hier nicht um die Handels- und Gewerbefreiheit, sondern um etwas ganz anderes. Wir stehen auf dem Standpunkt, wer ein Automobil führen will, muss einen Fahrausweis haben. Darüber ist man einig. Das betrifft die Soldaten beim Automobil. Wer nun aber Unteroffizier sein will, wer die andern lehren will, wie man das Ding macht, von dem darf man etwas mehr verlangen. Was hier steht, ist in meinen Augen durchaus gerechtfertigt durch die Anforderungen des Verkehrs. Zum Schutze des Verkehrs auf der Strasse wollen wir verhindern, dass der erste beste Chauffeur sich als Fahrlehrer ausschreibt. Wegen der Gefahren, die mit dem Automobil verbunden sind, können wir verlangen, dass der, welcher mit Schülern auf die Strasse geht, auch besondere Eigenschaften hat. Wenn seitens der Polizeidirektion des Kantons Zürich gesagt wird, das gebe wieder mehr zu schreiben, so erwidere ich: Es wird dort schon so viel geschrieben, dass es nicht darauf ankommt, ob nun noch etwas mehr oder weniger geschrieben wird.

Wettstein: Ich muss gegenüber dem Herrn Kommissionsreferenten konstatieren, dass ich mich hier im Namen des Kantons gegen eine neue Kompetenz wehre. Ich verteidige also nicht etwa die Omnipotenz der Kantone, sondern ich möchte im Gegenteil verhindern, dass die Kantone mehr Macht auf diesem Gebiet bekommen. Meinem verehrten Freund und Kollegen Keller muss ich sagen, dass ich mir nicht vorstellen kann, wie die Kantone diese Bestimmung durchführen sollen. Der Kanton Zürich wäre ja wahrscheinlich schon in der Lage, so eine Art Fachlehrer-Examen durchzuführen und eine Prüfung für diese Leute vorzunehmen. Aber nun stellen Sie sich vor, dass Sie auch dem Kanton Zug, dem Kanton Obwalden oder Nidwalden zumuten, solche Fahrlehrer zu prüfen. Oder soll etwa das Fahrlehrerexamen im Kanton Zürich für alle andern Fahrlehrer in der ganzen Schweiz gelten? In diesem Falle würde dann wahrscheinlich der Kanton Obwalden oder Nidwalden sich wieder dagegen zur Wehre setzen, dass man ihm Fachlehrer auf Grund eines zürcherischen Patentes auf die Nase setzt. Wenn Sie sich die Durchführung

dieser Prüfung denken, dann kommen Sie zu unmöglichen Situationen. Der Nutzen dieser Einführung einer neuen Konzession ist minim, es kommt auf die Kenntnisse an und nicht auf die Art, wie man sie erworben hat.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag Wettstein	10 Stimmen
Dagegen	19 Stimmen

Art. 12.

Antrag der Kommission.

Bundesautomobile.

Die Eidgenossenschaft stellt für ihre Dienstautomobile eidgenössische Verkehrsausweise und für die Führer solcher Fahrzeuge eidgenössische Führerausweise aus.

Die Prüfungen für die Bewilligungen können vom Bundesrate eidgenössischen oder kantonalen Amtsstellen übertragen werden.

(B. R. Art. 12 und 2.)

Proposition de la commission.

Automobiles fédéraux.

La Confédération délivre des permis fédéraux de circuler pour les automobiles à son service et des permis fédéraux de conduire pour les conducteurs de ces véhicules.

Le Conseil fédéral peut charger des autorités fédérales ou cantonales de procéder aux examens en obtention de ces permis.

(C. f. art. 12 et 2.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Auch hier dürfte es nicht notwendig sein, dass ich noch weitere Ausführungen mache. Die Grenze zwischen den Automobilen, die als Bundesautomobile zu bezeichnen sind, und den andern Automobilen, die unter Umständen so oder anders von Bundesbeamten benützt werden, ist genügend gezogen durch das Wort Dienstautomobile.

Ich beantrage Ihnen, den Artikel so anzunehmen, wie er vorliegt.

Angenommen. — *Adopté*.

Art. 13.

Antrag der Kommission.

Beschwerderecht.

Gegen die Verweigerung oder den Entzug eines Verkehrsausweises oder eines Führerausweises, oder gegen die Ablehnung eines Antrages einer kantonalen Behörde bei derjenigen des Wohnsitzkantons auf Entzug eines Verkehrsausweises oder eines Führerausweises, kann in 10 Tagen von der Eröffnung des Entscheides an beim Bundesrat schriftlich Beschwerde erhoben werden.

Der Bundesrat kann der Beschwerde aufschiebende Wirkung verleihen.

Die Entscheidung des Bundesrates über die Beschwerde ist endgültig.

(B. R. Art. 14.)

Proposition de la commission.

Recours.

Il y a recours au Conseil fédéral, exercé par écrit dans les dix jours après la notification, contre les décisions portant refus ou retrait d'un permis de circuler ou d'un permis de conduire, ou rejetant la demande faite par une autorité cantonale à l'autorité du canton de domicile en vue du retrait d'un permis de circuler ou d'un permis de conduire.

Le Conseil fédéral peut attribuer au recours l'effet suspensif.

Le Conseil fédéral tranche le recours souverainement.

(C. f. art. 14.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Die Frist für die Beschwerde, die hier behandelt wird, hat die Kommission auf 10 Tage hinuntergesetzt. Der Bundesrat wollte 14 Tage vorschlagen. Es handelt sich hier um nicht ganz unwichtige Dinge, aber um Sachen, die tatsächlich und rechtlich leicht festzustellen sind, die aber auch einem raschen Entscheide rufen. Deswegen haben wir die Frist auf 10 Tage angesetzt, die ja auch für andere Rechtsmittel in den Kantonen gilt.

Es wurde dann für notwendig erachtet, den bundesrätlichen Entscheid als definitiv zu erklären, sodass wir in der Bundesversammlung nicht mit staatsrechtlichen Beschwerden wegen Verweigerung von Verkehrs- oder Führerausweisen behelligt werden können.

Ich beantrage Annahme des Artikels, so wie er vorliegt.

Angenommen. — *Adopté*.

Art. 14.

Antrag der Kommission.

Ausländische Automobile und Führer.

Für Automobile und Führer aus Staaten, die nicht durch Uebereinkunft mit der Schweiz hievon entbunden sind, können die Ausweise durch die kantonale Bewilligungsstelle erteilt werden. Der Bundesrat bestimmt die Fälle, in denen von der Einholung einer Bewilligung Umgang genommen werden kann, falls eine gültige ausländische Verkehrs- oder Führerbewilligung vorgewiesen wird.

(B. R. Art. 15.)

Proposition de la commission.

Automobiles et conducteurs étrangers.

Les permis de circuler et les permis de conduire, pour les automobiles et les conducteurs étrangers dont le pays n'a pas avec la Suisse de convention qui les dispense de se les procurer, sont délivrés par l'autorité cantonale compétente. Le Conseil fédéral détermine les cas dans lesquels il peut être fait abstraction de l'obtention d'un permis, sur production d'un permis étranger de circuler ou de conduire.

C. f. art. 15.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Es ist namentlich seitens der Automobilverbände wegen der Behandlung der Ausländer auf die Gefahr der Schädigung schweizerischen Ansehens und Interesses,

namentlich aber auf die Gefährdung der schweizerischen Fremdenindustrie hingewiesen worden. Dabei spielen nicht nur die Schwierigkeiten der Strassen und der Strassenpolizei in der Schweiz, sondern nun auch nach diesem neuen Entwurf die Haftpflicht und die Versicherungspflicht eine Rolle. Aber es kommen die Art. 14 und 15 weniger in Frage, weil es sich da mehr um die Handhabung der internationalen Uebereinkunft und anderer Abkommen, die vielleicht noch getroffen werden, handelt. Die schwierigen Punkte werden dann bei der Haftpflicht und bei der Versicherungspflicht zu erörtern sein. Hier möge nur darauf verwiesen werden, dass selbstverständlich für die Beziehungen zu den ausländischen Automobilisten es sehr erleichternd wirkt und einen günstigen Eindruck zu machen geeignet ist, wenn statt der 25 oder wieviel kantonaler Vorschriften in dem Büchlein, das man als Führer dem fremden Automobilisten an der Grenze unter liebenswürdigster Zollbehandlung in die Hand drücken wird, dieser nur ein einziges Gesetz findet.

Schon jetzt möchte ich auch daran erinnern, dass die Automobilisten ja, wie alles wirtschaftliche in der heutigen Welt, organisiert sind, und zwar nicht nur national, sondern auch international. Es ist anzunehmen, dass sehr bald diese Organe die Wege von Land zu Land noch mehr als bisher erleichtern und öffnen werden, und dass dann gestützt auf die zu treffenden Abkommen, auch gestützt auf die Vereinbarungen mit den Automobilverbänden, die Beziehungen zum Auslande sich auf diesem Wege leicht und angenehm gestalten werden.

Wir werden Ihnen bei der Behandlung der Haftpflicht und speziell der Versicherungspflicht darüber Vortrag halten, wie wir uns die glatte und entgegenkommende Behandlung der fremden Automobilisten denken. Hier beantrage ich Ihnen kurzerhand Annahme dieses Art. 14.

Isler: Der Art. 14 ist im deutschen Text nicht gleich redigiert wie im französischen. Ich meine das nicht in bezug auf die Worte, sondern des Sinnes wegen. Es heisst im deutschen Text in Art. 14, wenn für die fremden Fahrer keine Abmachungen vorhanden sind internationaler Art, so können die Ausweise für sie durch die kantonale Behörde ausgegeben werden.

Was heisst das? Die kantonale Behörde könne die Bewilligung vorschreiben oder nachlassen, wie sie es für gut findet, einen Ausweis verlangen oder nicht verlangen? Oder heisst es, es könne anstatt der eidgenössischen eine kantonale Behörde hier den Ausweis erteilen? Offenbar das letztere. Das ist im französischen Text deutlich gesagt, aber im deutschen nicht. Und es würde leicht der Irrtum entstehen, dass Leser des Gesetzes aus dem Volke sagen würden, von den Fremden verlangt man nur halb, was man von ihnen ganz verlangen sollte. Also wollen wir sagen: « werden die Bewilligungen erteilt durch . . . » und dann kommt die Ausnahme, die der Bundesrat gestatten kann.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich bin mit der Ansicht des Herrn Kollegen Isler einverstanden und stimme seinem Antrage zu, dass wir den deutschen Text nach dem französischen formen. Es wird dann also heissen: « Für Automobile und Führer aus Staaten, die nicht durch Uebereinkunft

mit der Schweiz hievon entbunden sind, werden die Ausweise durch die kantonalen Bewilligungsstellen erteilt. »

Angenommen. — Adopté.

Art 15.

Antrag der Kommission.

Internationale Ausweise.

Zur Ausstellung von internationalen Verkehrs- und Führerausweisen sind die kantonalen und für die Bundesautomobile die eidgenössischen Bewilligungsstellen zuständig.

(B. R. Art. 16.)

Proposition de la commission.

Certificats internationaux de route.

Les certificats internationaux de route sont délivrés par les autorités des cantons, et pour les automobiles fédéraux, par les autorités de la Confédération.

(C. f. art. 16.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich glaube auf das verweisen zu können, was zu Art. 14 gesagt worden ist. Ich beantrage Ihnen Annahme dieser selbstverständlichen Bestimmung.

Angenommen. — Adopté.

Art. 16.

Antrag der Kommission.

Zweiter Abschnitt.

Verkehrsvorschriften.

Betriebssicherer Zustand.

Das Automobil ist für jeden Gebrauch in betriebs-sicherem Zustand zu erhalten.

(B. R. Art. 19.)

Proposition de la commission.

Chapitre II.

Police de la circulation.

Etat d'entretien des automobiles.

Les automobiles doivent être entretenus en parfait état de fonctionnement pour tout usage qui en est fait.

(C. f. art. 19.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Die Vorschriften für den betriebssicheren Zustand, der von einem Fahrzeug verlangt wird, für seine Konstruktion etc., können natürlich nicht im Gesetz aufgeführt werden. Diese Vorschriften müssen beweglich bleiben angesichts der Beweglichkeit und Entwicklung der Technik. Es wird eine der hauptsächlichsten und wichtigsten Aufgaben der Vollziehungsbestimmungen sein, in dieser Hinsicht mit der Entwicklung Schritt zu halten. Auf der einen Seite sind die Rücksichten auf das Publikum und die Strassen zu beachten, auf der andern Seite das

Bedürfnis des Verkehrs. Nicht zuletzt ist auch Rücksicht zu nehmen auf die Industrie, die in der Schweiz solche Fahrzeuge herstellt, und die so wenig wie möglich gehemmt sein soll. Es hängt davon die Beschäftigung einer verhältnismässig zahlreichen Arbeiterschaft und vieler Hilfsarbeiter ab, — ich habe Ihnen davon in der Eintretensdebatte gesprochen, — die nicht nur für den schweizerischen Bedarf sorgen können, sondern durch unsere Vorschriften auch die Möglichkeit erhalten müssen, für die Konkurrenzfähigkeit und für den Export zu arbeiten.

Ich beantrage Ihnen Annahme dieses Artikels, der lediglich den Grundsatz enthält.

Wettstein: Ich habe hier nur zu dem zweiten Abschnitt einen Antrag zu stellen, der allgemeiner Natur ist. Ich machte bereits darauf aufmerksam, dass bei den Vorschriften über die Motorfahrzeuge die Anbringung des Kontrollschildes nicht ausdrücklich vorgesehen ist, wohl aber bei den Fahrrädern. Das ist eine Lücke, und ich möchte die Anregung der Kommission, an die schon ein Artikel zurückgewiesen worden ist, überweisen; damit sie von sich aus festsetzt, wo eine solche Vorschrift, — ich denke zwischen Art. 16 und 17, — über diese Motorkontroll-schilder aufgenommen werden soll.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Da Sie schon einen Artikel in den Schoss der Kommission zurückgelegt haben zur redaktionellen Erörterung, so bin ich damit einverstanden, dass wir auch diese Frage noch näher prüfen. Es wäre meines Erachtens sehr leicht, eine Bestimmung an der entsprechenden Stelle einzusetzen, wo vorgeschrieben ist, dass das Fahrrad ein Kontrollschild tragen muss, könnte einfach ein Alinea beigefügt werden: «Fahrräder mit Hilfsmotoren haben ebenfalls ein Kontrollschild zu tragen.» Wenn man wegen der *Motocycles* dasselbe bestimmen will, wäre das an der betreffenden Stelle einzufügen. Ich glaube nicht, dass es sich um einen Grundsatz handelt, der das ganze Kapitel beherrscht, sondern um eine spezielle Vorschrift, die sich dann in einem bestimmten Artikel niederlegen lässt. Ich persönlich habe ja schon bei der Eintretensdebatte Ihnen erklärt, dass ich nur ein lauer Freund des Kontrollschildes bin und dass ich eine andere Lösung gar nicht ungern sehen würde. Wir werden auch bei den spätern Artikeln darüber sprechen, aber wenn die Kommission den Auftrag erhält, bin ich damit einverstanden.

An die Kommission zurückgewiesen.
(*Renvoyé à la commission.*)

Art. 17.

Antrag der Kommission. Beleuchtung.

Jeder Automobil ist vom Beginn der Dämmerung an mit der vorgeschriebenen Beleuchtung zu versehen.

(B. R. Art. 20.)

Proposition de la commission. Eclairage.

Tout automobile doit être muni dès la chute du jour des feux prescrits.

(C. f. art. 20.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Auch hier ist dasjenige zu sagen, was ich bei Art. 16 ausgeführt habe, namentlich in bezug auf den Hinweis auf die Vollziehungsverordnung und deren Aufgaben. Ich beantrage Annahme.

Isler: Wir kommen hier zu einem der Fälle, die gegenwärtig beim Volk am meisten über die Autos zu sprechen geben. Ich halte es für kein kluges Vorgehen, diese Fälle — es kommen nachher noch andere — dem technischen Fortschritt und der Vollziehungsverordnung zu überlassen. Ich bin ganz damit einverstanden, dass, so wie die Technik fortschreitet, auch die amtliche Ueberwachung Fortschritte machen und mitschreiten soll. Dafür ist die Vollziehungsverordnung, wenigstens so lange man nicht wieder zu einer Gesetzesänderung schreitet, das richtige Mittel. Aber jetzt, wo wir das erste Mal in der Eidgenossenschaft für diese Dinge eine gesetzliche Grundlage schaffen, über diese Punkte hinwegzugehen, z. B. hinsichtlich der Beleuchtung sich auf die Worte zu beschränken: «die vorgeschriebene Beleuchtung soll da sein», das ist keine kluge Legislatur. Man soll die Hauptgrundsätze in das Gesetz aufnehmen.

Was die Leute bei der Beleuchtung gegenwärtig am meisten beschäftigt, ist das Blenden, eine Art der Beleuchtung, die den Menschen, wenn er in sie hineinschauen muss, blind macht und ihn den Kompass verlieren lässt, und die Gefahr, anstatt sie zu heben, gerade schafft, und dies nicht nur für die Fussgänger, sondern auch für die Fuhrwerke, die dem Auto entgegenfahren. Da wird zurzeit mit grosser Rücksichtslosigkeit vorgegangen, die durch nichts sich rechtfertigen lässt, weil sie unnötig ist.

Ich beantrage also, bezüglich der Beleuchtung und dieses Blendens etwas zu sagen, in das Gesetz selber es aufzunehmen. Es kommen nachher noch andere Punkte, wo das Gesetz schon sprechen soll und die man darin nicht einfach übergehen kann, weil es die Leute zu sehr beschäftigt, ich meine den Lärm von gewissen Motorfahrern. Die Initianten aus dem Kanton Zürich haben sich bei der Bundesversammlung gerade auch wegen dieses unerhörten Lärms, dieser «Knallprotzen», zum Wort gemeldet. Ich habe am Montag aufmerksam zugehört, aber die Initianten von Zürich habe ich nicht erwähnen hören. (**Bolli:** Doch, doch.) Aber jedenfalls ging es sehr rasch zu mit diesem Erwähnen. Wenn Sie den Initianten — es sind nicht nur solche aus dem Kanton Zürich da — bei der Beleuchtung nur mit dem Worte kommen: «Die vorgeschriebene Beleuchtung muss da sein», und beim Lärm, wie wir sehen werden, mit noch weniger, so wird ihnen das nicht genügen. Ich bitte also, im Interesse der Sache und auch aus einem Grunde, der aus dem Gefühl der Gerechtigkeit für Fussgänger und Nichtautofahrer fliesst, hier deutlicher zu sein und die gegenwärtig vorhandenen ärgsten Uebelstände zu verbieten. Es werden später wahrscheinlich noch weitere «technische Fortschritte» kommen, wo mit der Vollziehungsverordnung eingzugreifen sein wird. Aber jetzt, wo wir die erste gesetzliche Grundlage schaffen, dürfen wir uns nicht in den Mantel eines Mantelgesetzes hüllen und auf die Vollziehungsverordnung vertrauen. Unser Volk will, wenn es ein Gesetz gutheissen soll, schon wissen, woran es damit ist. So beantrage ich denn, es solle hier die Kommission einen Artikel bringen, der für

einmal den gegenwärtigen Zustand der Beleuchtung würdigt, und das Blenden da, wo das Auto Menschen oder Fuhrwerken sich nähert, untersagen, überhaupt das Uebermass von Beleuchtung verbieten.

Bundesrat **Häberlin**: Ich möchte Herrn Ständerat Isler nur bitten, einen bestimmten Antrag zu stellen. (**Isler**: Das ist Sache der Kommission.) Nein, das ist nicht nur Sache der Kommission. Die Kommission hat darüber schon gebrütet. Wenn Sie sich vielleicht die Mühe nehmen, die verschiedenen Vorentwürfe und Entwürfe zu durchgehen, werden Sie sehen, dass speziell dieser Artikel verschiedene Wandlungen durchgemacht hat. Ich habe Ihnen im Eintretensvotum gesagt, dass speziell der Sprechende mit dem Bundesrat verschiedene deutlichere Details in das Gesetz aufnehmen wollte, gerade aus den referendumpolitischen Erwägungen, die Herr Isler nun angeführt hat. Wir haben z. B. in einem früheren Vorentwurf des Departements über die Beleuchtung gesagt: «Jeder Motorwagen und jedes Motorrad muss vom Beginn der Dämmerung an und bei starkem Nebel mit Licht versehen sein. Der letzte Anhängerwagen muss auf der Hinterseite ein Licht haben. Die Strasse soll nach vorn auf eine genügende Strecke hin beleuchtet werden. Immerhin ist der Gebrauch von stark blendenden Lichtern in Ortsteilen mit öffentlicher Beleuchtung untersagt. Elektrische Scheinwerfer müssen abgeblendet werden.»

Hier hat also Herr Isler sicher etwas, um eine Auslese nach seiner Wahl vorzunehmen. Ich möchte ihn bitten, nun einfach einen Antrag zu stellen über das, was er zu haben wünscht.

Wir haben dann später im definitiven bundesrätlichen Entwurf schon etwas rückwärts gelesen. Der Bundesrat hat gefunden, es seien zu viele Details für ein Gesetz drin und hat infolgedessen in seinen Entwurf nur noch die zwei Bestimmungen aufgenommen: «Jeder Motorwagen und jedes Motorrad muss vom Beginn der Dämmerung an mit Licht versehen werden. Die Strasse soll nach vorn auf eine genügende Strecke hin beleuchtet sein.» Das war Ihrer Kommission noch zu viel, sie hat auch den Schluss gestrichen und nur abgestellt auf die vorgeschriebene Beleuchtung, die dann in der Vollziehungsverordnung stehen muss und nach Bedarf abgeändert werden kann.

Wir haben während der Dauer dieser Beratungen über das Automobilgesetz verschiedene Vorfürungen über die Art des Abblendens erlebt. Sie kennen wahrscheinlich die verschiedenen Möglichkeiten, das grosse und das kleine Licht, das Verdecken, das Zurückschrauben. Man hat aber auch Vorrichtungen, um den ganzen Kegel des Lichtes abzublenden und nach unten oder nach der Seite hin zu drehen. Hier ist die Technik gerade jetzt tatsächlich im Fluss, und es wäre im jetzigen Moment nicht leicht, auszuwählen, was wir von den verschiedenen Systemen haben wollen.

Nun wird vielleicht Herr Isler sagen: «Ich will nicht ein bestimmtes System im Gesetz vorgeschrieben sehen, sondern nur den Grundsatz, dass abgeblendet werden muss.» Aber auch da sind ziemliche Schwierigkeiten. Es kommt darauf an, wo man durchfährt, ob auf der offenen Landstrasse, ob in einer hell beleuchteten Ortschaft, oder ob man von Ortschaft

zu Ortschaft, wie z. B. dem Zürichsee entlang, bei dunkler Nacht durchfährt, wo Sie alle Augenblicke durch einen Ort fahren, dann auf dem freien Lande sind, dann wieder in einer grösseren Ortschaft drin stecken.

Das waren die Gründe, die die Kommission im wesentlichen veranlasst haben, von der Festlegung im Gesetz abzusehen. Man hat früher auch daran gedacht, zu fixieren, auf welche Distanz hin die Beleuchtung genügen müsse, vielleicht auf 50 Meter oder mehr. Man hat sich aber doch entschlossen, keine feste Distanz aufzunehmen. Es ist ja wohl möglich, dass wir auf Grund einer weitem Entwicklung der Technik später auch eine weiterreichende Beleuchtung vorschreiben können, die wir uns im Gesetz nicht verrammeln wollen.

Ich möchte Sie also tatsächlich bitten, wenn Sie die Sache an die Kommission zurückweisen wollen, dann auch zu sagen, in welchem Sinne. Wenn Sie heute nicht einen ganz präzisiert redigierten Antrag stellen wollen, soll doch mindestens klar werden, ob über die Reichweite der Beleuchtung etwas gesagt werden soll, ob über die Art der Beleuchtung, über die Anbringung, über die Abblendungsvorschriften.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Zunächst eine Bemerkung wegen der Initianten von Zürich. Ich glaube, ich habe diesen Initianten in meinem Einleitungsvotum alle Ehre angetan. Ich habe die Initiative erwähnt, habe deren Inhalt, so gut es anging in meinem kurzen Referat, wiederholt und habe darauf hingewiesen, dass die Eingabe der Initianten hier auf dem Kanzleisch auf liege. Ich habe im Zusammenhang mit dieser Initiative auch den Stand der Automobilgesetzgebung im Kanton Zürich erwähnt und darauf hingewiesen, dass die Initiative auch noch dahin geht, es solle der Kanton Zürich im Wege der kantonalen Initiative bei der Schaffung des eidgenössischen Automobilgesetzes intervenieren.

Was den Antrag von Herrn Ständerat Isler anbelangt, glaube ich, wir wissen ungefähr, von welchem Gedanken er ausgeht. Die Kommission wird nicht im Unklaren darüber sein, wohin er tendiert, und ich bin seiner Auffassung, dass in irgend einer Art und Weise im Gesetz angegeben werden sollte, wie die Vollziehungsverordnung im Interesse des Publikums vorgehen soll. Ich anerkenne, dass gegenwärtig diese Blendlichter auf der Strasse ein Schaden sind und sicher berechtigten Unwillen erwecken, vielleicht auch andere Erscheinungen in bezug auf die Lichter. Ich glaube, wir verstehen uns schon. Herr Kollega Isler will, dass ein Grundsatz zum Schutze des Publikums aufgestellt werde, der diesen Schutz postuliert und der dann die technische Entwicklung nicht einengen, sondern sie eben so lenken will, dass das Publikum auch bei der Weiterentwicklung der Technik Schutz findet. Meines Ortes kann ich erklären, dass die Kommission seiner Anregung so gut als möglich Rechnung tragen wird. Nachdem schon Sachen an die Kommission zurückgewiesen sind, die sie weiter erörtern soll, warum sollten wir nicht auch diesen Grundsatz erörtern? Ich bin ganz der Meinung, aus referendumpolitischen Gründen schon müssten wir hier eine gewisse Sicherheit schaffen.

Die Kommission hat allerdings aus den Erwägungen, die soeben der Herr Departementschef vor-

getragen hat, und um eben der Vollziehungsverordnung volle Entwicklungsfreiheit zu geben, geglaubt, sich darauf beschränken zu können, lediglich von der vorgeschriebenen Beleuchtung zu sprechen, in der selbstverständlichen Annahme — ich glaube, da darf man jedermann beruhigen — sobald das Gesetz geschaffen ist, und die Vollziehungsverordnung erlassen werden kann, dann soll von selbst in der Vollziehungsverordnung alles getan werden müssen, was möglich ist in der Richtung des Schutzes, den Herr Isler begehrt. Aber wenn wir einen schön formulierten Grundsatz finden und aufstellen können, warum sollen wir es nicht tun? Ich zweifle sowieso daran, ob wir das Gesetz noch in dieser Session ganz durchberaten können. Die Kommission wird also vielleicht die Ehre und das Vergnügen haben, in der Frühjahrs-session Ihnen in der Sache nochmals zu berichten. Wir könnten die Sache noch prüfen und uns vielleicht noch darüber orientieren, ob an andern Orten Verordnungen und Gesetze eine Bestimmung aufweisen, wie sie von Herrn Isler gewünscht wird.

Ich möchte also die Sache in dem Sinne erledigen, dass die Kommission beauftragt wird, in der Richtung der von Herrn Isler geäußerten Wünsche zu suchen, ob nicht eine Formulierung gefunden werden könnte.

An die Kommission zurückgewiesen.
(*Renvoyé à la commission.*)

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(*Ici, le débat est interrompu.*)

Vormittagssitzung vom 14. Dezember 1923.
Séance du matin du 14 décembre 1923.

Vorsitz — Présidence: M. Simon.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 315 hiervor. — Voir page 315 ci-devant).

Art. 18.

Antrag der Kommissionsmehrheit.
Warnsignale.

Jeder Motorwagen muss mit einem Signalinstrument mit tiefem Tone versehen sein, jedes Motorrad mit einem Horn mit gellendem Tone.

Die Anwendung dieser Signalapparate ist nur diesen Fahrzeugen gestattet.

Der Führer soll die Warnvorrichtung so oft als dies die Sicherheit des Verkehrs verlangt, namentlich bei scharfen Kurven, an unübersichtlichen Stellen, jedesmal beim Vorfahren und immer dann zur An-

wendung bringen, wenn er von einer Strasse in die andere einbiegt. Er soll sich der Warnvorrichtung nicht ohne Anlass bedienen.

(B. R. Art. 21.)

Proposition de la majorité de la commission.

Appareils avertisseurs.

Toute voiture automobile doit être munie d'un appareil avertisseur à son grave, tout motocycle d'une trompe à son aigu.

L'emploi de ces signaux n'est admis que pour ces seuls véhicules.

Le conducteur doit faire usage de l'appareil avertisseur toutes les fois que la sécurité de la circulation l'exige, notamment aux tournants brusques, aux endroits où la vue est restreinte à, chaque dépassement et toujours lorsque l'automobile débouche d'une route sur une autre. Il lui est interdit de se servir sans nécessité du signal d'avertissement.

(C. f. art. 21.)

Antrag der Kommissionsminderheit.

Streichung von Abs. 2.

Proposition de la minorité de la commission.

Supprimer l'alinéa 2.

Bolli, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit:
Die Warnsignale für die Motorwagen und Motorräder, wie sie hier geordnet sind, entsprechen der internationalen Ordnung. Es ist also der Motorwagen dabei als Bassist gedacht und das Motorrad als Tenor, wobei zu sagen ist, dass der «gellende» Ton des Motorrades nicht gerade eine ausserordentlich schöne sprachliche Wendung ist. Aber diese Bestimmung entspricht dem internationalen Uebereinkommen. Es muss auch in bezug auf die Warnsignale der Vollziehungsverordnung die nötige Freiheit gelassen werden. Sie wird sagen, wie viele Signalinstrumente zulässig oder erforderlich sind. Bekanntlich gibt es Wagen, die mehrere Apparate mit sich führen, sodass unter Umständen je nach der Art der Begegnung das eine oder andere Signal gebraucht werden kann. Die Kommission hat in Anlehnung an die Fassung des bundesrätlichen Entwurfes den Gebrauch der Warnsignale so gut als möglich umschrieben und hat auch den Missbrauch verboten. Das Signal soll nur da tönen, wo es in der Tat erforderlich ist.

Wenn aber diese Signale ihren Zweck erfüllen sollen, so dürfen sie nicht nachgeahmt oder nicht in gleicher Weise auch für andere Fahrzeuge verwendet werden, und zwar weder für das Fahrrad, wo, wie es scheint, bereits ein gewisser Missbrauch sich gebildet hat, noch für andere Wagen. Es sollen solche Signale auch nicht aus Schikane gebraucht werden, ähnlich, wie die Sage geht, dass einmal ein guter Freund der Schweiz gegenüber dem Bundeshaus sich ein Zimmer gemietet habe, um dort tagtäglich ein paar Stunden das Alphorn zu blasen. Es soll auch der Schabernack nicht gestattet sein, denn es handelt sich hier um Dinge, die von grösster Wichtigkeit sind für den Schutz des Publikums. Deswegen ist auch die Mehrheit der Kommission der Auffassung, dass das Privilegium der Warnvorrichtungen für diese Wagen in das Gesetz Aufnahme finden muss,

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1923
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.12.1923
Date	
Data	
Seite	315-328
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 637

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

getragen hat, und um eben der Vollziehungsverordnung volle Entwicklungsfreiheit zu geben, geglaubt, sich darauf beschränken zu können, lediglich von der vorgeschriebenen Beleuchtung zu sprechen, in der selbstverständlichen Annahme — ich glaube, da darf man jedermann beruhigen — sobald das Gesetz geschaffen ist, und die Vollziehungsverordnung erlassen werden kann, dann soll von selbst in der Vollziehungsverordnung alles getan werden müssen, was möglich ist in der Richtung des Schutzes, den Herr Isler begehrt. Aber wenn wir einen schön formulierten Grundsatz finden und aufstellen können, warum sollen wir es nicht tun? Ich zweifle sowieso daran, ob wir das Gesetz noch in dieser Session ganz durchberaten können. Die Kommission wird also vielleicht die Ehre und das Vergnügen haben, in der Frühjahrs-session Ihnen in der Sache nochmals zu berichten. Wir könnten die Sache noch prüfen und uns vielleicht noch darüber orientieren, ob an andern Orten Verordnungen und Gesetze eine Bestimmung aufweisen, wie sie von Herrn Isler gewünscht wird.

Ich möchte also die Sache in dem Sinne erledigen, dass die Kommission beauftragt wird, in der Richtung der von Herrn Isler geäußerten Wünsche zu suchen, ob nicht eine Formulierung gefunden werden könnte.

An die Kommission zurückgewiesen.
(*Renvoyé à la commission.*)

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

Vormittagssitzung vom 14. Dezember 1923.
Séance du matin du 14 décembre 1923.

Vorsitz — Présidence: M. Simon.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 315 hiervor. — Voir page 315 ci-devant).

Art. 18.

Antrag der Kommissionsmehrheit.
Warnsignale.

Jeder Motorwagen muss mit einem Signalinstrument mit tiefem Tone versehen sein, jedes Motorrad mit einem Horn mit gellendem Tone.

Die Anwendung dieser Signalapparate ist nur diesen Fahrzeugen gestattet.

Der Führer soll die Warnvorrichtung so oft als dies die Sicherheit des Verkehrs verlangt, namentlich bei scharfen Kurven, an unübersichtlichen Stellen, jedesmal beim Vorfahren und immer dann zur An-

wendung bringen, wenn er von einer Strasse in die andere einbiegt. Er soll sich der Warnvorrichtung nicht ohne Anlass bedienen.

(B. R. Art. 21.)

Proposition de la majorité de la commission.

Appareils avertisseurs.

Toute voiture automobile doit être munie d'un appareil avertisseur à son grave, tout motocycle d'une trompe à son aigu.

L'emploi de ces signaux n'est admis que pour ces seuls véhicules.

Le conducteur doit faire usage de l'appareil avertisseur toutes les fois que la sécurité de la circulation l'exige, notamment aux tournants brusques, aux endroits où la vue est restreinte à, chaque dépassement et toujours lorsque l'automobile débouche d'une route sur une autre. Il lui est interdit de se servir sans nécessité du signal d'avertissement.

(C. f. art. 21.)

Antrag der Kommissionsminderheit.

Streichung von Abs. 2.

Proposition de la minorité de la commission.

Supprimer l'alinéa 2.

Bolli, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit:
Die Warnsignale für die Motorwagen und Motorräder, wie sie hier geordnet sind, entsprechen der internationalen Ordnung. Es ist also der Motorwagen dabei als Bassist gedacht und das Motorrad als Tenor, wobei zu sagen ist, dass der «gellende» Ton des Motorrades nicht gerade eine ausserordentlich schöne sprachliche Wendung ist. Aber diese Bestimmung entspricht dem internationalen Uebereinkommen. Es muss auch in bezug auf die Warnsignale der Vollziehungsverordnung die nötige Freiheit gelassen werden. Sie wird sagen, wie viele Signalinstrumente zulässig oder erforderlich sind. Bekanntlich gibt es Wagen, die mehrere Apparate mit sich führen, sodass unter Umständen je nach der Art der Begegnung das eine oder andere Signal gebraucht werden kann. Die Kommission hat in Anlehnung an die Fassung des bundesrätlichen Entwurfes den Gebrauch der Warnsignale so gut als möglich umschrieben und hat auch den Missbrauch verboten. Das Signal soll nur da tönen, wo es in der Tat erforderlich ist.

Wenn aber diese Signale ihren Zweck erfüllen sollen, so dürfen sie nicht nachgeahmt oder nicht in gleicher Weise auch für andere Fahrzeuge verwendet werden, und zwar weder für das Fahrrad, wo, wie es scheint, bereits ein gewisser Missbrauch sich gebildet hat, noch für andere Wagen. Es sollen solche Signale auch nicht aus Schikane gebraucht werden, ähnlich, wie die Sage geht, dass einmal ein guter Freund der Schweiz gegenüber dem Bundeshaus sich ein Zimmer gemietet habe, um dort tagtäglich ein paar Stunden das Alphorn zu blasen. Es soll auch der Schabernack nicht gestattet sein, denn es handelt sich hier um Dinge, die von grösster Wichtigkeit sind für den Schutz des Publikums. Deswegen ist auch die Mehrheit der Kommission der Auffassung, dass das Privilegium der Warnvorrichtungen für diese Wagen in das Gesetz Aufnahme finden muss,

sonst würde ein sicherer Schutz gegen den Missbrauch und gegen die durch den Missbrauch geschaffene Gefahr nicht bestehen.

Sie haben aus der Vorlage entnommen, dass eine Minderheit die Streichung von Art. 2 beantragt, das den Schutz der Signalapparate für die in Frage kommenden Fahrzeuge, die Motoren und Motorräder postuliert. Ich werde mir vorbehalten, eine etwaige Begründung dieses Streichungsantrages zu beantworten, wenn wir sie gehört haben und beantrage Annahme des Artikels in der Fassung der Kommission.

M le Président: Je dois vous informer que la minorité retire sa proposition de suppression du second alinéa. Nous n'avons donc plus que la proposition de la majorité.

Dietschi: Ich begrüße es, wenn hinsichtlich der Warnsignale einheitliche Vorschriften aufgestellt werden, indem die jetzige Mannigfaltigkeit wirklich nicht sehr angenehm ist. Ich möchte nun bloss darauf aufmerksam machen, dass viele Automobile zurzeit Warnsignale haben, welche den gleichen Ton aufweisen, wie die Alarmhörner der Feuerwehr, so dass sehr oft Verwechslungen vorkommen und dadurch unnötige Aufregung entsteht. Das sollte vermieden werden, und ich nehme an, dass die Vollziehungsverordnung vielleicht Anlass geben könnte, hier zum Rechten zu sehen.

Bei diesem Anlass möchte ich gerade noch die Bemerkung machen, dass ich eine Bestimmung bezüglich der Kotschützer vermisste. Es ist nirgends eine solche vorhanden. Die Zürcher Initiative hat darüber auch etwas gesagt. Es ist allerdings in Art. 23 darauf hingewiesen, dass die Motorfahrzeuge ein verlangsamtes Tempo einschlagen sollen, um Beschmutzungen des Publikums zu vermeiden. Allein ich möchte dem verehrlichen Herrn Kommissionspräsidenten die Erwägung anheimgeben, ob man nicht vielleicht in Art. 62 eine Vorschrift aufnehmen könnte, dass der Bundesrat ermächtigt wäre, sobald die Technik ein brauchbares Instrument liefert, eine Vorschrift bezüglich der Anbringung von Kotschützern zum Schutze des Publikums zu erlassen.

Isler: Wir kommen hier in die Nähe des Lärms; der Lärm selbst kommt erst im folgenden Artikel. Der vorbereitende Artikel handelt von den Warnsignalen und da muss man, wenigstens nach meinen persönlichen Erfahrungen zugeben, dass der Lärm, über den sich die Leute beklagen, nicht so sehr mit den Warnsignalen zusammenhängt, sondern mit etwas anderem. Allein, wenn dem auch so ist, so finde ich mich doch veranlasst, zum deutschen Text von Art. 18 einen Antrag zu stellen, und zwar hinsichtlich des Ausdruckes «gellend». Es ist freilich nur ein Wort, aber auch Worte haben ihre Bedeutung. Wenn die Leute diese Bestimmung lesen, werden sie daraus sicher schliessen, dass die Lärmmacher von Amtes wegen dazu verhalten werden, einen möglichst Leib und Knochen durchdringenden Lärm zu veranstalten. Das ist natürlich nicht die Meinung des Herrn Bundesrat Häberlin oder des Herrn Kommissionsreferenten, aber mit diesem Wortlaut muss eine falsche Meinung erzeugt werden. Wenn Lärmmacher, von denen wir beim folgenden Artikel reden werden, vor Gericht gezogen werden, so könnten sie

sagen, der Lärm sei ihnen von Amtes wegen vorgeschrieben, sie dürfen nicht nur, sondern sie müssen ein Signal mit gellendem Ton haben, da dürfe man ihnen doch nicht einen Vorwurf daraus machen, dass sie es getan haben.

Man weist allerdings darauf hin, dass das Wort «gellend» in der internationalen Sprache bereits das Bürgerrecht erworben habe. Aber sind wir an jeden Missgriff, an jeden schiefen Ausdruck, der jemanden irgend wann eingefallen ist, gebunden? Ich schlage für den deutschen Text vor, nicht von einem gellenden, sondern von einem hellen Ton zu sprechen. Das ist das richtige Wort und tut ganz denselben Dienst wie das unrichtige. Es ist der Gegensatz zum tiefen Ton, von welchem unmittelbar vorher bei den Autos gesprochen ist.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Wir haben keinen Anlass, der Anregung des Herrn Isler entgegenzutreten. Ich glaube nicht, dass das internationale Konkordat in dieser Beziehung für uns absolut bindend ist, um so weniger als es sich hier nur um eine Uebersetzung aus dem französischen Text handelt. Ich habe dieser Anregung schon durch den Hinweis darauf entgegenkommen wollen, dass mir selbst der gellende Ton nicht so gefallen will. Auch ich liebe mehr die Harmonie als das Störende in den Tönen und erkläre mich daher mit dem Antrag Isler einverstanden. Dabei weiss ich nicht, ob nicht vielleicht der Herr Departementschef dagegen Bedenken hat; ich habe keine.

Bundesrat Häberlin: Auch der Sprechende hat keine grossen Bedenken, das Wort «gellend» durch ein etwas weniger anstössiges zu ersetzen. Immerhin darf gesagt werden, dass wir das nicht nur im internationalen Uebereinkommen gehabt haben, sondern auch in Art. 31 des interkantonalen Konkordates, wo die Vorschrift steht: «Für das Motorrad ist als Warnsignal ausschliesslich das Horn mit gellendem Ton zulässig.» Bis heute ist man mit dieser Bestimmung schlecht und recht ausgekommen und es wäre wahrscheinlich auch in Zukunft gegangen. Persönlich habe ich aber kein Bedenken, dass wir gegen die internationale Uebereinkunft verstossen, wenn wir eine andere Bezeichnung wählen.

Ich möchte mich noch mit zwei Worten den Ausführungen des Herrn Ständerat Dietschi zuwenden, der zunächst sagte, es sollte womöglich vermieden werden, dass die Automobile die gleichen Zeichen gebrauchen wie z. B. die Feuermeldungen. Man wird darauf achten müssen, dass man in der Vollziehungsverordnung solchen Kollisionen entgegenzutreten kann, wenn sich irgendwo Missbräuche zeigen. Es ist aber natürlich ausserordentlich schwer, hier allem möglichen Rücksicht zu tragen. Wir sind auch schon darauf aufmerksam gemacht worden, dass gewisse Autosignale gewissen Bahn- und Tramsignalen gleichen, in Hafenstädten mit Sirenen konkurrieren usw. In alles kann man nicht eingreifen; Kollisionen werden wir nicht vermeiden können, sondern wir werden einen guten Teil auch noch der Aufmerksamkeit der Fahrer und des Publikums überlassen müssen. Die Anregung des Herrn Ständerat Dietschi werden wir aber nicht aus dem Auge verlieren.

Der Kotschutz ist technisch noch nicht sehr weit vorgeschritten. Wir haben auch solche Instrumente vorführen lassen. In der halben Stunde, in der diese Kotschützer einem präsentiert werden, geht es ja gewöhnlich sehr nett, aber wenn man sie an einem ganz schlechten Tage in Funktion sieht, ist man überrascht, wie wenig Erfolg sie eigentlich erzielen. Die Sache ist noch nicht genügend ausprobiert. Auch hier werden wir den Automobilisten nur dann Vorschriften machen können, wenn wirklich ein tauglicher Apparat gefunden ist, dessen Ankaufskosten auch in einem gewissen Verhältnis zum Nutzeffekt stehen. Auch hier ist die Vollziehungsverordnung unter Umständen das Schutzmittel für das Publikum. Wenn man den Automobilisten die Anschaffung einmal zumuten kann, wird man es gern tun.

Böhi: Der Abs. 1 von Art. 18 verlangt, dass jeder Motorwagen mit einem Signalinstrument von tiefem Ton versehen sein müsse. Der Herr Kommissionsberichtersteller erklärt aber, wenn ich ihn recht verstanden habe, dass auch der Gebrauch anderer Signale zulässig sei. Er schüttelt den Kopf; aber Tatsache ist, dass in der Praxis neben der Hupe sehr oft der schrille Pfiff Anwendung findet, und zwar gerade in kritischen Situationen, z. B. beim Vorfahren. Wenn aber die Meinung dahin geht, dass nur das Signal mit dem tiefen Ton zulässig sei, so sollte dies auch gesagt sein, denn es genügt nicht, dass der Motorwagen mit dem gewünschten Signalapparat versehen sei, sondern es muss auch gesagt werden, dass nur der Gebrauch dieses Signalapparates gestattet sei. Nach meiner Kenntnis ist die Praxis eine andere, indem sehr oft helltönende Signale angewendet werden. Das wird sich vielleicht auch kaum vermeiden lassen, aber um Verwechslungen vorzubeugen, sollte für das Automobil eigentlich nur ein einheitliches Signal Anwendung finden. Wenn der Abs. 1 nach der strengeren Interpretation des Herrn Kommissionspräsidenten gefasst werden sollte, so müsste er lauten: «Jeder Motorwagen muss mit einem Signalinstrument von tiefem Ton versehen sein und darf nur dieses gebrauchen.»

Keller-Zürich: Ich glaube, dass hier ein Missverständnis vorliegt. Das Gesetz will in Anlehnung an die jetzige Praxis dem Motorwagen den tiefen und dem Motorrad den hohen Ton überlassen. Das ist aus praktischen Gründen geboten, damit die Fabrikanten wissen, welche Warnsignale sie bei einem Automobil oder Motorrad anbringen müssen. Die Bedeutung des verschiedenen Tones ist die, dass der Automobilfahrer aus dem Klang des hinter ihm ertönenden Warnsignals schliessen kann, ob ein Motorwagen oder ein Motorrad vorfahren will. Je nachdem muss er ausweichen. Deshalb finden wir im Gesetz die beiden Tonarten. Nun hat Herr Kollege Böhi ganz recht, dass es vorkommt, dass ein Automobilist unter Umständen noch ein zweites Warnsignal zur Verfügung hat. Ich glaube mich zu erinnern, dass im Entwurf der Verordnung ein solches zweites Warnsignal vorgesehen ist. Zum Schutz des Verkehrs sollten wir auf diese Möglichkeit nicht verzichten, denn es kann auch einem Automobilisten oder einem Motorradfahrer passieren, dass das eine Signal plötzlich gebrauchsunfähig wird. Dann ist es gut, wenn er ein Reservesignal hat. Auch das

kann vorkommen, dass, wenn ich einem Automobil vorfahren will, derjenige, der vor mir fährt, das in Art. 18 vorgesehene tiefe Signal nicht hört. In diesem Falle wendet eben der Automobilist auch noch ein anderes Signal an. Dann kommt es vor, wie Herr Böhi gesagt hat, dass man solche schrille Signale hört. Das wird aber nur dann der Fall sein, wenn vorher das in Art. 18 vorgeschriebene Warnsignal nicht gehört wurde. Man sollte sich daher nicht auf den Standpunkt stellen, der Automobilist dürfe nur ein Warnsignal haben, nämlich dasjenige, das in Art. 18 vorgeschrieben ist. Wir wollen uns nicht dagegen wehren, wenn ihm in der Vollziehungsverordnung gestattet wird, noch ein weiteres Signal zu haben, denn das dient nur dazu, einen gesicherteren Verkehr auf der Strasse zu ermöglichen.

M. de Meuron: Nous nous trouvons ici devant une de ces dispositions comme cette loi en contient plusieurs et qui au fond n'ont rien à y faire. Je ne comprends pas qu'une loi qui doit rester sur le terrain des généralités entre dans des particularités aussi détaillées et veuille prévoir le son grave et le son aigu d'un signal, d'autant plus que dans ce domaine les inventions se succèdent extrêmement rapidement. Demain ou après-demain, le mois prochain ou dans le courant de l'année on trouvera peut-être un signal qui sera moins désagréable pour les piétons, plus commode pour les automobilistes, qui s'entendra plus facilement et que tout le monde se mettra à appliquer en dépit de la loi à moins qu'on ne croie devoir reviser la loi pour une chose aussi futile. La loi devrait prévoir que les automobiles doivent avoir un signal-avertisseur et que c'est l'ordonnance d'exécution facilement révisable, facilement adaptable aux nouvelles circonstances qui se présentent, qui devraient fixer si le signal doit être aigu ou grave.

Au sujet du ton aigu, je dois dire que d'après mon expérience, lorsqu'on se trouve derrière un camion, en particulier un camion à pneus pleins, dont le conducteur se trouve dans une petite guérite fermée derrière et sur les côtés, ce conducteur n'entend qu'un seul signal, c'est le sifflet. Il n'y a que le sifflet qui puisse le réveiller de son sommeil, s'il dort, et lui faire prendre sa droite de façon à laisser l'auto qui est derrière lui le dépasser.

En résumé, il me semble que des détails comme le ton et l'espèce du signal devraient être laissés à l'ordonnance d'exécution.

M. Moriaud: Permettez-moi d'appuyer la proposition et la manière de voir de M. de Meuron. Je suis dans un cas un peu particulier, puisque je suis un vieux pratiquant de l'automobilisme et que j'ai participé à la rédaction de la plupart des règlements intercantonaux et internationaux sur les questions aujourd'hui en discussion et dont on parle dans cette assemblée.

Il me semble qu'il est absolument inutile de mentionner dans la loi un détail quelconque concernant les appareils avertisseurs, de même que je trouve inutile de mentionner dans la loi des détails sur les appareils d'éclairage. J'estime avec M. de Meuron qu'il serait préférable d'indiquer dans la loi que les automobiles devront être munies d'un appareil avertisseur suffisant et de laisser le détail au règlement

d'exécution. Tout à l'heure, M. Bolli nous disait que ce détail figure dans le concordat international. C'est indiscutable, mais ce n'est pas un motif suffisant pour qu'il soit porté dans la loi et pas seulement dans le règlement d'exécution.

C'est pourquoi je crois qu'il est inutile de préciser davantage des détails de cette nature et qu'il suffit de faire une loi beaucoup plus générale indiquant qu'il est nécessaire d'avoir un appareil avertisseur.

Je me rallie tout à fait à la manière de voir de M. de Meuron.

M. le **Président**: Nous avons tout d'abord à cet article un amendement qui n'a pas été combattu proposé par M. Isler, relatif au texte allemand.

Nous avons en outre une proposition de M. de Meuron tendant à supprimer au premier alinéa: « à son grave, tout motocycle d'une trompe à son aigu ».

M. de Meuron: Je me range à l'opinion de M. Moriaud, je suis d'accord avec lui pour remplacer ces mots: « à son grave, tout motocycle d'une trompe à son aigu » par le mot « suffisant ». L'alinéa premier serait ainsi conçu: « Toute voiture automobile doit être munie d'un appareil avertisseur suffisant. »

M. le **Président**: Vous supprimez « tout motocycle d'une trompe à son aigu »?

M. de Meuron: Oui.

M. le **Président**: D'après la proposition Moriaud, nous aurions ce texte: « Toute voiture automobile doit être munie d'un appareil avertisseur suffisant. »

M. Moriaud: Il faudrait mentionner aussi les motocycles. Il faudrait donc dire ainsi: « Toute voiture automobile et tout motocycle doit être muni d'un appareil avertisseur suffisant. »

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich möchte Ihnen wirklich vorschlagen, den Kommissionsentwurf unverändert anzunehmen. Herrn Ständerat de Meuron möchte ich daran erinnern, dass die Vorschrift bezüglich des Tones der Signalapparate bereits internationale Vorschrift ist und seit 1909 existiert, und zwar in allen Ländern, die dem Uebereinkommen über das Automobil beigetreten sind. Das sind die Länder, die überhaupt für uns in Betracht kommen. Wir haben also nicht zu riskieren, dass in dieser Beziehung bald eine Aenderung eintreten werde. Im übrigen erinnere ich daran, dass ich bereits erklärt habe, wir wollen der Vollziehungsverordnung weiter keine Schranken anlegen, damit sie sich der kommenden Entwicklung anpassen kann. Es soll darin auch darüber entschieden werden, ob neben dem einen Signalapparat, der unerlässlich ist, noch ein zweiter zulässig sein soll und welcher. Das können wir unmöglich heute im Gesetz sagen. Sie haben soeben von Herrn de Meuron gehört, dass in diesen Dingen die Entwicklung vorwärts geht. Der Entwurf des Bundesrates hatte gesagt: « Für das Motorrad ist als Warnvorrichtung nur das Horn mit gellendem Ton zulässig, ausnahmsweise auch der Gebrauch eines zweiten Signalapparates. » Auch für Motorwagen war im Entwurf des Bundesrates ausnahms-

Ständerat. — *Conseil des Elats. 1923.*

weise der Gebrauch eines zweiten Signalapparates vorgesehen.

In der Kommission haben wir gefunden, wir wollen solche ausnahmsweise Bestimmungen nicht in das Gesetz aufnehmen, weil dadurch nur Unsicherheit geschaffen werden könnte. So sind wir dazu gekommen, das Prinzip des Signalapparates in das Gesetz aufzunehmen und im übrigen der Entwicklung freien Lauf zu lassen. Dabei kann sich jedermann beruhigen, und auch Herr Böhi kann versichert sein, dass die Vollziehungsverordnung schon zum Rechten sehen wird. Bei allen diesen Dingen ist zu bedenken, dass wir ja nicht allein auf der Welt sind, sondern dass wir uns dem anpassen müssen, was in Nord und Süd, in Ost und West passiert. Wir müssen uns sogar auch anpassen an das, was in England und Amerika gemacht wird; wir können nicht für uns ein separates Gesetz machen, weil die Welt sich nicht nach uns richten wird, sondern wir uns nach der Welt richten müssen. « Kopf schick dich in die Welt hinein. »

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag Moriaud	23 Stimmen
Dagegen	9 Stimmen

Art. 19.

Antrag der Kommission.

Lärm und Rauch.

Der Führer hat dafür zu sorgen, dass kein belästigender Rauch entsteht und das Geräusch sich auf das Unvermeidliche beschränkt.

Das Fahren mit offenem Auspuff ist untersagt. (B. R. Art. 22.)

Proposition de la commission.

Bruit et fumée.

Le conducteur est tenu de veiller à ce qu'il ne se produise pas d'excès de fumée et à ce que le bruit soit réduit au strict minimum.

Il est interdit de faire usage de l'échappement libre.

(C. f. art. 22.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Selbstverständlich ist die Vermeidung unnötigen Rauches und Geräusches eine Pflicht des Führers. Von kundiger technischer Seite ist der Kommission mitgeteilt worden, dass das Fahren mit offenem Auspuff auch beim Motorrad keine Notwendigkeit sei. In der Regel dient es beim Motorwagen der Bequemlichkeit des Fahrenden, weil es ihm ermöglicht, von Zeit zu Zeit den Herzschlag seines Motors zu hören, wenn ich mich so ausdrücken darf. Er kann damit konstatieren, ob alles noch in Ordnung ist. Die Kommission hat angesichts dieser Sachlage sich zu dem Antrag entschlossen, das Fahren mit offenem Auspuff überhaupt zu verbieten. Ich beantrage Annahme dieses Artikels.

M. Moriaud: Je veux demander à ce Conseil de supprimer le deuxième alinéa de cet article ou tout au moins de le modifier.

Le projet prévoit au deuxième alinéa: « Il est interdit de faire usage de l'échappement libre. » Si

je suis complètement d'accord pour que cette disposition soit maintenue dans la loi en ce qui concerne la circulation automobile dans des agglomérations, je suis par contre tout à fait opposé à ce que cette interdiction subsiste aussi générale pour la circulation en dehors des villes. L'échappement libre qui est insupportable et parfaitement inutile dans les agglomérations est cependant possible ou du moins doit être possible et est souvent utile dans la circulation dans la montagne. C'est même le seul moyen sûr d'avertir les automobilistes descendant d'une montagne que de laisser l'échappement libre au véhicule qui monte, parce que cette manière de faire permet à la voiture descendante d'entendre de très loin et au conducteur de prendre des précautions suffisamment à l'avance. L'échappement libre est donc dans ce cas une mesure de précaution extrêmement utile en montagne.

On peut laisser dans la loi l'interdiction de faire usage de l'échappement libre, en ajoutant à ce deuxième alinéa: « dans les agglomérations ».

On pourrait peut-être prévoir également une disposition, qui trouverait place de préférence dans le règlement d'exécution, obligeant le conducteur qui fait usage de l'échappement libre de s'en abstenir lorsqu'il se trouve en présence de bestiaux ou de tout autre usager de la route, qui pourrait être effrayé par cet échappement libre. Il ne faut pas cependant interdire l'usage de l'échappement libre d'une manière aussi absolue que le fait le projet.

Isler: Ich möchte mich nun gegen den Lärm wenden, und zwar gegen einen ganz spezifischen Lärm, der neueren Datums ist. Herr Bundesrat Häberlin hat vorhin gesagt, den gellenden Ton habe man schon lange im Konkordat gehabt, und niemand habe daran Anstoss genommen. Das wird so sein. Aber seitdem dieser neue spezifische Lärm da ist, muss man bei solchen Vorschriften vorsichtiger sein. Durch die Annahme des Antrages Moriaud ist die Frage, ob man gellenden oder hellen Ton sagen soll, überdies erledigt. Aber nicht erledigt ist der spezifische Lärm neuester Zeit, von dem ich jetzt rede und der die Motorradfahrer betrifft. Ich bin nicht motorradkundig, kenne die technischen Fortschritte nicht, mit denen man uns seit einigen Tagen den Himmel auf Erden vorstellt, und weiss nicht, in welcher Weise Abhilfe zu schaffen ist, das mögen die Experten beantworten, ich weiss nur, dass Abhilfe möglich ist, denn vor kurzem noch bekam man diesen Lärm nicht zu hören, und er ist unerträglich.

Es gibt Motorräder — durchaus nicht alle — die einen Lärm machen, den ich onomatopoetisch mit Rattern und Knattern bezeichnen will. Dieser Lärm tut geradezu weh, und wenn ich ihn höre, so denke ich jedesmal an Schopenhauer, der irgendwo sagt, kein menschlicher Sinn werde mit Zustimmung der Obrigkeit so sehr misshandelt wie das Gehör.

Und zu diesem wehtuenden Lärm gesellt sich in allerneuester Zeit noch ein anderer, der die Leute geradezu erschreckt, ein Knallen; fast ein Schiessen. Man hat das Gefühl, man werde in den Rücken geschossen. Dazu können wir Opfer, die wir durch die Welt gehen auf unsern zwei Füessen, nicht länger schweigen. Besteht eine Notwendigkeit zu solchem schreckhaften Geräusch? Muss nicht jeder, der billig denkt, und sei er auch der Freund von Motorfahrern,

zugeben, dass ich recht habe? Die Initianten von Zürich reden von Knallprotzen. Dieses Wort spricht Bände, es fasst den Eindruck zusammen, den dieser Lärm auf die Leute macht.

Ich bin, wie gesagt, in der Kunde von diesen Rädern Laie und frage die Herren Gelehrten: Woher rührt dieser Lärm? Ich bitte den Herrn Kommissionsreferenten, der es wahrscheinlich weiss, es uns zu erläutern. Wenn er das getan hat, wollen wir dann die Lärmursache verbieten, gerade so wie wir den Auspuff wegen des Gestankes verbieten. Wir wollen keinen Lärm mehr zulassen, der einem das Gefühl erweckt, es werde einem ins Kreuz ein Feuerwerk abgebrannt. Menschen mit etwas feinem Sinnen — und es gibt deren viele — empfinden es wie eine körperliche Misshandlung, wenn sie unvorbereitet diesem Lärm ausgesetzt werden, und eilt das Motorrad gegen sie zu, so werden sie vollständig verwirrt, genau so verwirrt wie durch zu grelles Licht; sie verlieren ihre Sinne, geraten in Schrecken, laufen in die Lebensgefahr hinein, statt aus ihr heraus. Vom Lärm bei Nacht und der Nachtruhe nicht erst zu reden. Also, wenn man weiss, woher das kommt, soll man den Mut haben zu sagen, dass es verboten werde. Wenn das Verbot schon irgendwo steht — ich habe es nirgends gefunden — so soll der Herr Referent es mir sagen. Denn da müssen wir helfen, das Volk verlangt es, und es wird dem Gesetz viele Freunde schaffen, wenn gegen diesen Lärm ein Verbot ausgesprochen wird.

M. Dind: Je voudrais attirer l'attention, comme l'a fait tout à l'heure M. Moriaud, sur l'allure réglementaire que nous devons à un texte législatif. Qu'est-ce que cela veut dire: « Le conducteur est tenu de veiller à ce qu'il ne se produise pas d'excès de fumée et à ce que le bruit soit réduit au strict minimum? » Au point de vue de son application un office de police ne pourra pas tenir compte de ce texte.

J'ai pris la parole pour dire cela d'une manière générale. Mais je voudrais surtout faire remarquer que l'art. 18 tel qu'il est adopté n'est pas stabilisé. Malgré toute la puissance de M. Bolli, il est un peu en l'air et les robustes épaules de notre collègue ne le soutiennent plus.

En effet, nous avons modifié le premier alinéa en supprimant des dénominations auxquelles, cette suppression réalisée, nous faisons quand même appel dans le second alinéa.

Je pense au paralytique qui s'en va avec sa petite voiture qu'il meut de ses bras. Il faisait usage d'un appareil pour écarter ceux qui se trouvent sur son chemin. Ce bonhomme ne pourra plus, à teneur de l'art. 18, se servir de ce signal? Est-ce opportun? Encore une fois, je constate que maintes dispositions de la loi que nous discutons feraient meilleure figure dans un règlement d'exécution. Je demande donc que l'art. 18 soit renvoyé à la commission et mets en garde ce conseil contre l'allure trop réglementaire que nous donnons à ce texte de loi.

Wettstein: Auch der deutsche Ausdruck « das Fahren mit offenem Auspuff ist untersagt » ist sehr unklar und genau genommen undurchführbar. Ich weiss, dieser Ausdruck stammt noch aus dem Konkordat, man ist an ihn gewöhnt, aber es steckt ein

Widersinn darin. Jedes Automobil muss mit offenem Auspuff fahren, der Auspuff gehört beim Automobil zum Stoffwechsel, und Sie können diesen Auspuff nicht untersagen, sonst stören Sie den Stoffwechsel, gerade wie beim Menschen. Nicht das Fahren mit offenem Auspuff ist untersagt, sondern das Fahren mit Auspuff ohne Schalldämpfung. Diese ist die Hauptsache. Es muss also dafür gesorgt werden, dass an jedem Automobil ein Schalldämpfer angebracht wird, und dass die Gase nicht austreten können, ohne durch diesen Schalldämpfer gegangen zu sein.

Deshalb möchte ich die Kommission bitten, diesen Absatz noch einmal zu erwägen. Ich denke mir die Fassung etwa so: « Es werden nur Fahrzeuge zum Verkehr zugelassen, die mit wirksamem Schalldämpfer versehen sind. Einrichtungen, welche ermöglichen, die Gase vor Passieren der Schalldämpfer entweichen zu lassen, sind unzulässig. » Das wäre ungefähr die Fassung, ich möchte aber der Kommission nicht vorgehen, sondern bitte nur, den Ausdruck « das Fahren mit offenem Auspuff » zu ersetzen durch eine klarere Fassung.

Bundesrat **Häberlin**: Die Bemerkung des Herrn Ständerat Wettstein ist technisch durchaus richtig. Aber ich konstatiere, dass das schon längst bekannt war, und dass wir trotzdem auch seit ungefähr 20 Jahren im Konkordat das Verbot des « offenen Auspuffes » haben. Jedermann wusste, was darunter verstanden ist. Selbstverständlich müssen die Gase irgendwo hinaus, auch bei den Automobilen. (Heiterkeit.) Die Vorschrift ist nur die, dass sie durch den Schalldämpfer gehen müssen und nicht vor Passieren desselben austreten dürfen, und diese unangenehmen Geräusche verursachen, die wir alle nicht lieben, nicht nur Herr Ständerat Isler. Ich möchte Ihnen also anheimstellen, ob dieser alteingebürgerte Ausdruck abgeändert werden und technisch etwas richtiger fixiert werden muss. Ich glaube, Herr Ständerat Wettstein ist mit uns einverstanden, dass das eine redaktionelle Sache ist, weil wir ja alle das gleiche meinen. Ich würde ihn bitten, deshalb jedenfalls nicht eine Rückweisung des Artikels an die Kommission vorzuschlagen. Diese Frage würde meines Erachtens nur dann sich erheben, wenn Sie materiell etwas ändern möchten.

Sachlich liegen hier zwei Fragen vor. Einmal die Frage von Herrn Ständerat Moriaud: Soll der Auspuff wirklich vollständig untersagt sein, oder nur in den Ortschaften, in den « agglomérations »? Diese Frage ist in der Expertenkommission sehr einlässlich besprochen worden, ebenso in Ihrer Kommission. Wenn Sie nachsehen, finden Sie, dass der bünderrätliche Entwurf die Lösung des Herrn Moriaud vorgesehen hatte. Wir haben uns darauf beschränkt, in Ortschaften und dann auch nachts diesen Auspuff zu verbieten, und zwar waren wir damals auch dadurch beeinflusst, dass uns die Automobilisten erklärt haben: Im grossen und ganzen freilich ist es durchaus nicht nötig, dass dieser offene Auspuff benutzt wird, aber er hat zwei Anwendungen, die nützlich sind. Einmal ist es das beste Zeichen, um zu avisieren: jetzt kommt ein Automobil. Wenn kein anderes Geräusch mehr durchdringt, so doch noch dieses infernalische Geräusch, und das hat den Nutzen z. B. für ein vorangehendes Lastauto, das durch sein eigenes Gewicht und durch sein Rättern nicht hört,

dass noch ein Auto hinterherkommt. Das ist also eine nützliche Funktion, die aber ganz zweifellos ersetzt werden kann durch ein anderes vorgeschriebenes Instrument.

Dann hat man uns auch doziert, dass es gelegentlich, wenn man z. B. über einen Pass fährt und die letzte Strecke nun auch noch nehmen muss; noch dazu helfen könne, dieses letzte Stück zu gewinnen. Auch da bin ich etwas skeptisch, ob das absolut nötig sei. Erst kürzlich haben wir die Automobilisten wieder einmal befragen lassen, diesmal die Berner Sektion des Automobilklubs. Sie hat diese Frage besprochen, und wir haben ihnen mit etwas Eindringlichkeit noch einmal die Position vorgelegt. Die Herren haben sich, ich glaube fast einstimmig, dahin erklärt: Nein, wir können auf diesen offenen Auspuff verzichten. Daraufhin hat dann die Kommission beschlossen: Wir wollen nun weitergehen als der Bundesrat und eine Ausnahme nicht mehr gestatten. Ich möchte Ihnen nun ebenfalls empfehlen, hier zum alten Konkordatsstandpunkt zurückzukehren und keine Beschränkung zu machen, weil all diese Beschränkungen eben immer den Grundsatz anreissen. Da muss man dann wieder miteinander diskutieren, ob das eine Ortschaft sei oder nicht.

Man hat eine zeitlang sogar daran gedacht, weiterzugehen und zu sagen: Wir schreiben überhaupt die Konstruktion der Automobile so vor, dass es gar nicht anders möglich ist, als dass die Gase durch den Schalldämpfer gehen müssen. Das ist technisch möglich. Nur sind wir dann beeinflusst worden, das nicht zu tun, nicht zu diesem äussersten zu schreiten; durch die Vorstellungen der Konstrukteure, die uns erklärt haben: Wir verkaufen eben nicht nur für die Schweiz, wir sollten unsere Wagen wenigstens auch noch für das Ausland verkaufen können. Dort bestehen keine derartigen Vorschriften. Wenn wir nun unsere Wagen so konstruieren, dass die Automobile auch in Italien, Frankreich etc. ihren beliebten Auspuff nicht mehr gebrauchen können, dann können wir eben keine Wagen mehr ins Ausland verkaufen. Nun haben wir kein Interesse, unsere Industrie, deren Wichtigkeit Ihr Herr Kommissionspräsident im Eintretensreferat auseinandergesetzt hat, ohne zwingende Not zu schädigen, obschon ich die Ueberzeugung habe, dass eigentlich dies das durchgreifendste Mittel wäre. Die Vorschrift haben wir ja schon 20 Jahre lang gehabt, und ausgepufft wird trotzdem seit 20 Jahren immer und immer wieder. Da bleibt also nur eine energische Polizei dasjenige, was gegenüber den Uebertretungen durchschlagen kann.

Diese gleiche Bemerkung muss ich auch gegenüber den Anregungen der Herren Isler und Dind machen. Was können wir eigentlich mehr vorschreiben, als dass wir sagen: « Das Geräusch ist beim Fahren auf das Unvermeidliche beschränkt. » Das ist die generelle Regel, das ist es, was Sie beim vorausgehenden Artikel verlangt haben. Da bitten wir Sie nun, konsequent zu bleiben und auch in diesem Gesetzesartikel den allgemeinen Grundsatz aufzustellen, der die Wegleitung gibt und es dann ermöglicht, dass in der Vollziehungsverordnung einzelne Details, die sich in der Praxis aufdrängen, besonders genannt werden. Dort kann dann dem Wunsche entsprochen werden, dass man dem Uebel im Einzelnen nachgeht, und auf Grund bestimmter Erfahrungen auch ganz bestimmte Missbräuche verbietet. Aber wir können doch nicht

in einem Gesetze sagen: Das Bumm-Bumm ist verboten, oder wie man heute umschrieben hat. (Heiterkeit.)

Es gibt ja jedenfalls ganz verschiedene derartige Störungsquellen. Ich weiss, dass ich mich, mit Herrn Isler, jede Nacht schier ärgere, wenn nachts 2 Uhr so ein Kujon in meiner Nachbarstrasse mit einem fürchterlichen Gerassel auf- und abfährt. Das ist das widerwärtigste Geräusch, das einem begegnen kann. Aber im Gesetz können wir das nicht näher bezeichnen. Sicher ist jedoch, dass es ein vermeidliches Geräusch ist und durch die Gesetzesbestimmung ohnehin erfasst wird.

Ich bitte, den Artikel so anzunehmen, wie er fixiert ist — er ist wohl überlegt — mit der einzigen Möglichkeit der redaktionellen Bereinigung.

Bolli, Berichterstatter der Kommission. Zunächst eine Bemerkung zum Votum des Herrn Dind. Er ist auf den Art. 18 zurückgekommen. Ich glaube, er wird sich beruhigen, wenn ich ihm erkläre, dass selbstverständlich der Art. 18, nachdem der Antrag Moriaud angenommen worden ist, noch einmal von der Kommission unter die Lupe genommen wird, wobei es sich dann zeigen wird, inwiefern er redaktionell Ihrem Beschluss anzupassen ist.

Und nun zum Auspuff. Ich möchte auch hervorheben, dass die Ausdrucksweise «das Fahren mit offenem Auspuff» sich nun eben seit Jahren eingelebt hat und dass darunter dasjenige verstanden ist, was Herr Ständerat Wettstein angeführt hat, nämlich die Nichtanwendung des Schalldämpfers. Ob wir da nun eine redaktionelle Aenderung treffen wollen oder nicht, das werden wir dann prüfen. Wir können diese Prüfung kaum in einem grossen Kollegium besorgen, da kann man nicht so gut redigieren. Dagegen möchte ich Ihnen beantragen, hier nun festzubleiben und das Verbot des offenen Auspuffes im Gesetz aufrecht zu erhalten.

Herr Ständerat Isler möchte ich sagen: Was ihn so bewegt hat, dieses «Knallprotzerwesen» usw., ist alles dieser offene Auspuff bzw. die Nichtanwendung des Schalldämpfers. Ich habe mich auch in Automobilkreisen erkundigt, und die Automobilisten haben mir gesagt: Wir sind schon damit einverstanden, es ist recht, wenn einmal der offene Auspuff verboten wird, damit diese Herren Motorfahrer sich einmal daran halten, denn die wehren sich gegen den Einbau und die Anwendung des Schalldämpfers, und es ist ganz gut und wird uns einen Gefallen erweisen, wenn das einmal verboten wird, denn diese Knallerei der Motorräder bringt uns alle in Verruf. Technisch ist es auch beim Motorrad scheint's gut möglich, den Schalldämpfer anzuwenden, aber das scheint nicht allen zu passen.

Aus diesem Grunde glaube ich, wir sollen das Verbot stehen lassen, wir werben damit dem Gesetz nur Freunde. Wir wollen uns auch hier nicht mit einer allgemeinen Bestimmung begnügen, weil zu befürchten ist, dass dann die Durchführung unterbleibt, so wie wir sie wünschen müssen.

Ochsner: Ich beantrage die Einfügung eines Art. 19 bis, dessen Wortlaut ich mitteilen werde.

In der Presse aus verschiedenen Kantonen hat man wiederholt Klagen darüber gehört, dass durch die Motorlastwagen Erschütterungen und dadurch Be-

schädigungen an Gebäuden verursacht worden seien. Diese Schädigungen zeigen sich insbesondere durch Risse, welche sich durch mehrere Stockwerke hindurch ziehen können. Sie treffen Bauten in Holz wie in Mauerwerk. Zurückzuführen ist dies auf den schlechten, meist lehmigen Untergrund des benachbarten Strassenkörpers. Von Beispielen abgesehen, die mir näher liegen würden, und um mich nicht in Details zu verlieren, erinnere ich einzig daran, dass dieses Jahr im Berner Stadtrat eine Interpellation eingereicht wurde, worin festgestellt wurde, dass die im Inselspital befindlichen Kranken in ihren Betten erschüttert werden, wenn Lastautomobile vor dem Spital vorbeifahren.

Der Zentralverband der schweizerischen Haus- und Grundstückbesitzer hat am 21. Juni dieses Jahres eine Eingabe an die Kommission gemacht, worin darauf hingewiesen wird, dass Klagen über Uebelstände genannter Art aus verschiedenen Landesteilen eingetroffen seien. Dabei wird bemerkt, dass es nicht nur im Interesse der Häuserbesitzer, sondern auch in dem der Allgemeinheit liege, wenn versucht werde, die Risiken nach genannter Richtung zu heben.

Die Interessen der Allgemeinheit. Durch Versuche, welche durch die Firma Eisen- und Stahlwerke A. G. in Schaffhausen gemacht wurden — ich verweise auf die Beilagen, welche dort in der Mitte des Saales auf dem Tische liegen — wird einwandfrei festgestellt, dass der Strassenkörper unter der Luftbereifung erheblich weniger leidet, als bei der Vollgummibereifung. Die nämliche Erfahrung haben auch die Strassenbau-Fachmänner gemacht. Dasselbe trifft ebenfalls zu bei der eidgenössischen Postverwaltung. In einer Mitteilung der eidgenössischen Oberpostdirektion vom 12. Juni dieses Jahres an die Kommission — ich verweise ebenfalls auf die Beilagen auf dem Tisch in der Mitte des Saales — heisst es: «Der grosse Vorteil der Luftbereifung (namentlich betreffend den weniger schädlichen Einfluss auf das Strassenbett und auf die anliegenden Gebäude) gegenüber der Vollgummibereifung, ist in die Augen springend.» Bis zum Juni dieses Jahres seien 15 Postautomobile unter Luftbereifung gestellt worden, und die Postverwaltung schreibt, sie beabsichtige die Pneumatisierung des ganzen Automobilparkes, aller Last- wie Personenautos. Dazu ist zu sagen, dass man bei Personenautos nicht nur an das Vehikel denken muss, das von Bern nach Säriswil hinaus und von Säriswil nach Bern wieder zurückfährt. In Betracht fallen hier auch die Gebirgspostautomobile, die bekanntlich solide und schwere Konstruktion aufweisen und ein Fassungsvermögen von 30 Personen besitzen, also ein respektables Gewicht repräsentieren.

Allein die Pneubereifung steht noch in anderer Richtung erheblich über der Vollgummibereifung. Durch die bereits angeführten Organe wird ferner konstatiert, dass bei Pneubereifung die Erschütterung und damit die Schädigung an Gebäuden auf ein Minimum reduziert wird. Dass die Gebäudebesitzer derartige Schädigungen nicht über sich ergehen lassen müssen, erscheint mir klar. Sie haben Anspruch auf Rechtsschutz. Der Herr Kommissionspräsident hat im einleitenden Votum die oben bemerkten Tatsachen auch erwähnt, dazu aber bemerkt, die Frage der Entschädigung aus Erschütterung von Gebäuden habe sich zu richten nach den

Bestimmungen des Zivilrechtes. Darnach wäre mit Schadenersatzklage ein jeder Lastautohalter zu belangen, der nach Auffassung des Gebäudebesitzers durch sein Fahrzeug den Schaden verursacht hat. Theoretisch betrachtet kann diese Auffassung des Herrn Kommissionspräsidenten wohl nicht angefochten werden. Wie würde sie sich aber in praxi gestalten? Der Schaden und der Umfang desselben wäre durch eine Expertise festzustellen, auf Grund welcher der Richter den Entscheid abzugeben hätte. Wie soll aber ein solcher Rechtsgang zur Auswirkung gelangen können, wenn tagtäglich ein oder mehrere Lastautos bei einem Gebäude vorbeifahren? Der theoretische Rechtsschutz wäre praktisch gleich Null. Auch das Departement hat in seinen schriftlichen Bemerkungen zur Eingabe der schweizerischen Haus- und Grundstückeigentümer mit Recht erklärt, der Weg, wie er vom Herrn Kommissionspräsidenten nun in seinem einleitenden Votum in Vorschlag gebracht wurde, wäre praktisch ohne Wert und würde zu keinem Ziele führen. Unter dem Gesichtspunkt der zivilrechtlichen Bestimmungen wird den geschädigten Gebäudebesitzern tatsächlich kein Rechtsschutz geboten. Auf einen solchen haben sie aber Anspruch.

Soll dem nun Folge gegeben werden, so würde die einzige Lösung darin bestehen; dass die Vollgummibereifung für Motorwagen aller Art verboten wird. Zur Auswirkung würde ein derartiges Verbot wohl nur für Motorlastwagen, Gesellschaftswagen älterer Konstruktion und älteren Datums, Traktoren und Anhängewagen gelangen. Personenautos werden wohl kaum in Betracht fallen, ebensowenig der sämtliche Automobilpark der Postverwaltung, da dieser ja, wie bereits bemerkt, pneumatisiert werden soll.

Im Schlussalinea des Art. 62 wird der Entscheid über die zulässige Bereifung in die Vollziehungsverordnung verwiesen mit der Bemerkung, wenn, d. h. wohl, sobald die Technik dies ermöglichen wird. Nun ist aber daran zu erinnern, dass die Postverwaltung erklärt, nach den guten Erfahrungen, die sie mit 15 Fahrzeugen gemacht habe, werde sie den ganzen Autopark, also Personen-, inklusive Gebirgs-personenautos und Lastautos pneumatisieren. Ferner ist daran zu erinnern, dass Norwegen jetzt schon den Verkehr auf Lastwagen mit Vollgummibereifung des Gänzlichen verbietet. Ich halte dafür, dass, wenn sowohl für die schweizerische Postverwaltung als auch für Norwegen die Frage der Prüfung der Verwendung der Gummibereifung als abgeschlossen erklärt wird, dies auch für uns zutreffend sein dürfte.

Ich erinnere daran, dass in der Vorlage aber Details aufgenommen worden sind, die wohl ebensogut in die Vollziehungsverordnung verwiesen werden könnten. Zu erwähnen wäre Art. 18, den wir soeben durchberaten haben, und wo von einem Signalinstrument mit einem tiefen Ton gesprochen wird, dann von einem Hornsignal mit gellendem oder hellem Ton. Das alles sind Details, die nach meiner Auffassung ebensowohl in die Vollziehungsverordnung hätten verwiesen werden können. Diese Bestimmungen sind möglicherweise im Konkordat gestanden und deswegen herübergenommen worden. Allein sie sind, der Art. 18 wie auch noch andere Bestimmungen, die ähnlich einzuschätzen wären, nach meinem Dafürhalten solcher Natur, dass sie wohl in die Vollziehungs-

verordnung hätten verwiesen werden können, viel eher als die in Frage stehende Bereifung.

Nun gestatte ich mir, die Eingabe, welche vom Verband der schweizerischen Haus- und Grundstückbesitzer gemacht worden ist, aufzunehmen und als Art. 19 bis einzustellen, lautend: «Art. 19 bis. Verbot der Vollgummibereifung. Die Vollgummibereifung ist für Motorwagen aller Art verboten. Bestehende Vollgummibereifung darf nicht mehr erneuert werden. In allen Fällen sind die Vollgummibereifungen innert zwei Jahren in Luftbereifung umzubauen.»

Das ist der Antrag, den ich zu stellen habe. Sie mögen denselben in dieser oder in einer etwas abgeänderten Fassung annehmen, das wird Ihre Sache sein. Allein ich habe die Auffassung, dass aus dem Gesetz der Schutz für die Hausbesitzer, welche durch die Erschütterungen in ihren Gebäuden geschädigt werden, hervorgehen muss, und dass dies nicht in eine Vollziehungsverordnung hineingehört. Diese Eigentümer haben jetzt schon das Recht, zu wissen, dass sie geschützt werden. Das ist aber nur dann der Fall, wenn die Vollgummibereifung beseitigt wird, wie es bei der Post schon geschehen ist oder noch geschehen wird, und wie es in Norwegen der Fall ist.

M. le **Président**: La proposition de M. Ochsner ne se rapporte pas directement à l'art. 19. Je vous propose d'en renvoyer l'examen à la semaine prochaine.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag Moriaud	11 Stimmen
Dagegen	21 Stimmen
Für den Rückweisungsantrag Wettstein	16 Stimmen
Dagegen	14 Stimmen

Hier wird die Beratung abgebrochen.

(Ici, le débat est interrompu.)

Vormittagssitzung vom 18. Dezember 1923. Séance du matin du 18 décembre 1923.

Vorsitz — Présidence: M. Simon.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 328 hiervor. — Voir page 328 ci-devant.)

Art. 19 bis.

Bölli, Berichterstatter der Kommission: Ich will Ihnen zunächst den deutschen Text des Antrages Ochsner vorlegen, um unsere Gedächtnisse aufzu-

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1923
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.12.1923
Date	
Data	
Seite	328-335
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 638

Bestimmungen des Zivilrechtes. Darnach wäre mit Schadenersatzklage ein jeder Lastautohalter zu belangen, der nach Auffassung des Gebäudebesitzers durch sein Fahrzeug den Schaden verursacht hat. Theoretisch betrachtet kann diese Auffassung des Herrn Kommissionspräsidenten wohl nicht angefochten werden. Wie würde sie sich aber in praxi gestalten? Der Schaden und der Umfang desselben wäre durch eine Expertise festzustellen, auf Grund welcher der Richter den Entscheid abzugeben hätte. Wie soll aber ein solcher Rechtsgang zur Auswirkung gelangen können, wenn tagtäglich ein oder mehrere Lastautos bei einem Gebäude vorbeifahren? Der theoretische Rechtsschutz wäre praktisch gleich Null. Auch das Departement hat in seinen schriftlichen Bemerkungen zur Eingabe der schweizerischen Haus- und Grundstückeigentümer mit Recht erklärt, der Weg, wie er vom Herrn Kommissionspräsidenten nun in seinem einleitenden Votum in Vorschlag gebracht wurde, wäre praktisch ohne Wert und würde zu keinem Ziele führen. Unter dem Gesichtspunkt der zivilrechtlichen Bestimmungen wird den geschädigten Gebäudebesitzern tatsächlich kein Rechtsschutz geboten. Auf einen solchen haben sie aber Anspruch.

Soll dem nun Folge gegeben werden, so würde die einzige Lösung darin bestehen; dass die Vollgummibereifung für Motorwagen aller Art verboten wird. Zur Auswirkung würde ein derartiges Verbot wohl nur für Motorlastwagen, Gesellschaftswagen älterer Konstruktion und älteren Datums, Traktoren und Anhängewagen gelangen. Personenautos werden wohl kaum in Betracht fallen, ebensowenig der sämtliche Automobilpark der Postverwaltung, da dieser ja, wie bereits bemerkt, pneumatisiert werden soll.

Im Schlussalinea des Art. 62 wird der Entscheid über die zulässige Bereifung in die Vollziehungsverordnung verwiesen mit der Bemerkung, wenn, d. h. wohl, sobald die Technik dies ermöglichen wird. Nun ist aber daran zu erinnern, dass die Postverwaltung erklärt, nach den guten Erfahrungen, die sie mit 15 Fahrzeugen gemacht habe, werde sie den ganzen Autopark, also Personen-, inklusive Gebirgs-personenautos und Lastautos pneumatisieren. Ferner ist daran zu erinnern, dass Norwegen jetzt schon den Verkehr auf Lastwagen mit Vollgummibereifung des Gänzlichen verbietet. Ich halte dafür, dass, wenn sowohl für die schweizerische Postverwaltung als auch für Norwegen die Frage der Prüfung der Verwendung der Gummibereifung als abgeschlossen erklärt wird, dies auch für uns zutreffend sein dürfte.

Ich erinnere daran, dass in der Vorlage aber Details aufgenommen worden sind, die wohl ebensogut in die Vollziehungsverordnung verwiesen werden könnten. Zu erwähnen wäre Art. 18, den wir soeben durchberaten haben, und wo von einem Signalinstrument mit einem tiefen Ton gesprochen wird, dann von einem Hornsignal mit gellendem oder hellem Ton. Das alles sind Details, die nach meiner Auffassung ebensowohl in die Vollziehungsverordnung hätten verwiesen werden können. Diese Bestimmungen sind möglicherweise im Konkordat gestanden und deswegen herübergenommen worden. Allein sie sind, der Art. 18 wie auch noch andere Bestimmungen, die ähnlich einzuschätzen wären, nach meinem Dafürhalten solcher Natur, dass sie wohl in die Vollziehungs-

verordnung hätten verwiesen werden können, viel eher als die in Frage stehende Bereifung.

Nun gestatte ich mir, die Eingabe, welche vom Verband der schweizerischen Haus- und Grundstückbesitzer gemacht worden ist, aufzunehmen und als Art. 19 bis einzustellen, lautend: «Art. 19 bis. Verbot der Vollgummibereifung. Die Vollgummibereifung ist für Motorwagen aller Art verboten. Bestehende Vollgummibereifung darf nicht mehr erneuert werden. In allen Fällen sind die Vollgummibereifungen innert zwei Jahren in Luftbereifung umzubauen.»

Das ist der Antrag, den ich zu stellen habe. Sie mögen denselben in dieser oder in einer etwas abgeänderten Fassung annehmen, das wird Ihre Sache sein. Allein ich habe die Auffassung, dass aus dem Gesetz der Schutz für die Hausbesitzer, welche durch die Erschütterungen in ihren Gebäuden geschädigt werden, hervorgehen muss, und dass dies nicht in eine Vollziehungsverordnung hineingehört. Diese Eigentümer haben jetzt schon das Recht, zu wissen, dass sie geschützt werden. Das ist aber nur dann der Fall, wenn die Vollgummibereifung beseitigt wird, wie es bei der Post schon geschehen ist oder noch geschehen wird, und wie es in Norwegen der Fall ist.

M. le Président: La proposition de M. Ochsner ne se rapporte pas directement à l'art. 19. Je vous propose d'en renvoyer l'examen à la semaine prochaine.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag Moriaud	11 Stimmen
Dagegen	21 Stimmen

Für den Rückweisungsantrag Wettstein	16 Stimmen
Dagegen	14 Stimmen

Hier wird die Beratung abgebrochen.

(Ici, le débat est interrompu.)

Vormittagssitzung vom 18. Dezember 1923. *Séance du matin du 18 décembre 1923.*

Vorsitz — Présidence: M. Simon.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 328 hiervor. — Voir page 328 ci-devant.)

Art. 19 bis.

Boll, Berichterstatter der Kommission: Ich will Ihnen zunächst den deutschen Text des Antrages Ochsner vorlegen, um unsere Gedächtnisse aufzu-

frischen über die Sachlage, wie sie bei unserer Beratung vom 14. Dezember war. Herr Ständerat Ochsner möchte einen Art. 19 bis aufnehmen, lautend: «Verbot der Vollgummibereifung. Die Vollgummibereifung ist für Motorwagen aller Art verboten. Bestehende Vollgummibereifungen dürfen nicht mehr erneuert werden. In allen Fällen sind die Vollgummibereifungen innert zwei Jahren mit Luftbereifungen umzubauen.»

Ich beantrage Ihnen, heute die förmliche Aufnahme eines solchen Artikels nicht zu beschliessen, sondern die Anregung Ochsner an die Kommission zu weisen zur näheren Prüfung und zur eventuellen Berücksichtigung, worüber dann bei einer spätern Beratung zu berichten wäre.

Herr Ständerat Ochsner ist ausgegangen von der Erschütterung, die durch die schweren Fuhrwerke verursacht wird und unter der namentlich die Häuser, die an der Strasse stehen, leiden. Es kann natürlich nicht in Abrede gestellt werden, dass solche Erschütterungen stattfinden. Aber ganz neu sind sie nicht. Schon die alten Pferdefuhrwerke haben sie verursacht. Ich erinnere Sie an die Fuhrwerke der Mühlen, der Sägereien, der Bauunternehmer und an die schweren, sogar in schönen Illustrationen verherrlichten Fuhrwerke der Bierbrauereien. Man wird sagen, ja, die fahren nicht so schnell. Das ist richtig, aber auch die Eisenbahnen und der Tram bringen gewisse Erschütterungen. Neu ist die Sache also nicht. Immerhin ist zu sagen, dass der Gesetzgeber die Pflicht hat, solchen Erscheinungen entgegenzutreten und es ist anzuerkennen, dass im Prinzip Herr Ständerat Ochsner meines Erachtens den richtigen Weg gegangen ist. Die Erschütterung kann vermindert bzw. aufgehoben werden auch durch die Art der Bereifung. Und zwar glaube ich, müssen wir bei unserm Gesetze uns auf dieses Mittel beschränken. Wir machen ja ein Verkehrsgesetz, das innerhalb der beschränkten Kompetenzen des Bundes über den Verkehr der schweren Fuhrwerke, soweit es sich um Automobile handelt, Bestimmungen aufstellt. Weiter können wir nicht gehen, wir würden uns an der kantonalen Strassengesetzgebung stossen, die ja mit Ausnahme dieser Bestimmungen noch vollständig in den Händen der Kantone liegt. Und würden uns auch stossen an den Bestimmungen des allgemeinen Zivilrechtes.

Nun kommt als Faktor in Betracht einmal das Gewicht und es ist gut, wenn wir uns dies nach dem System des Entwurfes einmal vergegenwärtigen. Sie sehen, dass wir im Art. 1 die Unterscheidung treffen: nach Massgabe des höchstmöglichen Gewichtes eines Wagens. Wir nennen Motorwagen ein Automobil, das unter 3000 kg Gesamtbelastung erträgt. Was darüber hinausgeht, ist Motorlastwagen. Und zwar machen wir dann weiterhin im Art. 21 eine Grenze bis zu 5000 kg, und stellen ein Maximum fest mit 10,000 kg. Wir werden wohl darüber sprechen müssen, ob dieses Maximum 10,000 oder 9000 kg sein soll, wie das letztere bei dem bestehenden Konkordat der Fall war. Ich möchte diese Unterscheidungen hervorheben und betonen, dass es nach meiner Auffassung eine absolute Notwendigkeit ist, dass wir ein solches System einführen, damit wir wissen, in welchem Verhältnis wir diese Belastung zulassen können, um unsere Strassen in der Schweiz, die dem Automobilverkehr dienen sollen, seien es Durch-

gangsstrassen, seien es kantonale Strassen, entsprechend zu schonen. Wir haben uns in der Kommission bei diesen Vorschriften an die Grenzen gehalten, die im Code de la route, in den französischen Bestimmungen enthalten sind. Frankreich ist in der glücklichen Lage, periodisch von Zeit zu Zeit die Bestimmungen für den Fuhrwerkverkehr auf der Strasse durch besonderen Erlass des Präsidenten der Republik ordnen zu können, so dass vielleicht alle ein bis zwei Jahre eine solche neue Verordnung herauskommt. Frankreich ist auf der andern Seite auch ein Land, das sehr gut ausgebildete Ingenieure hat. Die Ecole polytechnique liefert ihm ausgezeichnete Kräfte. Es ist auch ein Land, das punkto Konstruktion der Brücken ungefähr auf ähnlicher Stufe stehen wird wie wir. Wir haben uns auch bei fachkundiger Seite erkundigt. Auch diejenigen Mitglieder in der Kommission, die mit der Sache schon zu tun gehabt haben, haben bestätigt, dass diese Unterscheidung praktisch sei. Das ist eine Unterscheidung, die auf die Dauer bleiben muss, an die sich die Konstruktion hält und an die sich das Gesetz und die Polizeiverordnungen halten müssen, an die sich dann auch der Verkehrsausweis halten wird. Der Verkehrsausweis wird ausdrücklich für einen Motorwagen erteilt werden, d. h. für einen Wagen mit einer Gesamtbelastung bis höchstens 2999 kg, oder für einen Wagen bis zu 5000 kg und für einen Wagen zwischen 5000 und 9000 kg bzw. 10,000 kg. Es ist geradezu fundamental, diese Bestimmung aufzunehmen und ich möchte Sie bitten, sie allermindestens im Prinzip nicht anzufechten, und nicht etwas unbestimmtes in das Gesetz hineinzulassen, sondern die Linien festzulegen und die Grenzen genau aufzustellen, damit die Entwicklung sich daran halten kann. Wir haben uns überzeugt, dass es möglich sein wird, sie in diesen Grenzen zu halten.

Das Gewicht ist nun einer der ersten Faktoren, der bezüglich der Erschütterung der Nachbarschaft und der Beanspruchung der Strassen in Betracht kommt. Das zweite ist die Geschwindigkeit, mit der der Wagen fährt. Sie sehen in Art. 21, dass die Kommission wenigstens nach einer Richtung hin dem Gedanken des Herrn Ständerat Ochsner Rechnung getragen hat. Und zwar will sie praktisch vorgehen. Die Kommission möchte die Pneubereifung privilegieren mit der höheren Geschwindigkeit. Wir gestatten zehn Kilometer mehr nach unserm Vorschlag, in der Hoffnung, dass die Pneubereifung dann allmählich dadurch von selbst zur Einführung gelange und dass auf diese Weise der Bundesrat in einem gewissen Zeitpunkte in der Lage sein werde, von unserem Art. 62, der von der Vollziehungsverordnung spricht, Gebrauch zu machen und die Vollgummibereifung zu verbieten. Das ist unser Gedankengang, das wollen wir auf diesem Wege erreichen.

Ich muss nun aber gleich bemerken und da ein Verdienst des Antrages Ochsner hervorheben: Wir haben in unserem Entwurfe noch keinen Unterschied für das Fahren durch die Ortschaften gemacht. Und doch wird die Erschütterung und das Unangenehme dieser schweren Lastwagen erst recht fühlbar sein in den Ortschaften. Bei der Bestimmung der Geschwindigkeiten für die Ortschaften wird dann die Frage geprüft werden müssen, ob nicht hier erst recht das Privilegium der weniger schädlichen Bereifung hervorgehoben werden soll, in der Weise, dass man auch da für die Wagen mit Pneubereifung eine

Geschwindigkeit festsetzt und eine solche für Wagen mit Vollgummibereifung. Das ist die Situation.

Der konkrete Vorschlag des Herrn Ständerat Ochsner erfasst nun nicht den ganzen Gedanken. Mit dem blossen Verbot der Vollgummibereifung ist uns nicht geholfen. Es bestehen auch noch Eisenbereifungen. Man müsste nicht nur die Vollgummibereifung verbieten, sondern auch die Eisenbereifung. Auf der andern Seite ist zu sagen, dass auch der Kommissionsentwurf in einem Teil nicht alles ganz komplett deckt. Es bestehen nicht nur die Pneubereifungen, welche für die Strasse weniger schädlich sind, sondern es sind Erfindungen im Gange und werden bereits verwertet, die auf andere Weise als durch die Luft, durch eine Art flüssigen Stoffes, ähnlich wie bei der Glycerinbremse, diese gleiche Wirkung erreichen, so dass also nicht nur der Pneu in Frage kommt, sondern vielleicht auch bald eine andere Einrichtung. Es ist anzunehmen, dass auf diesem Gebiete noch weitere Entdeckungen gemacht werden. Ich kenne persönlich einen Erfinder, der behauptet, er hätte eine neue Bereifung erfunden, die vorteilhafter sei als die Pneubereifung. Das ist zu berücksichtigen und die Kommission wird sich selbst fragen müssen, ob nicht das Prinzip aufgestellt werden soll, dass die nähere Ausführung der Vollziehungsverordnung verbleibe.

In Art. 62 unseres Entwurfes haben wir bereits vorgesehen, dass der Bundesrat in einem gewissen Moment Vorschriften über die Bereifung machen kann. Wir haben nicht ohne Absicht den Ausdruck allgemein gewählt, der ja dann noch ergänzt wird durch die Vollmachten im Falle neuer Erscheinungen im Gebiete des Automobilismus. Wir haben den Ausdruck so allgemein gewählt, um die Möglichkeit zu schaffen, dass man sich dem Stande der Technik in jedem Augenblick anpassen kann. Ich glaube angesichts dieser Situation dürfte wohl auch Herr Ständerat Ochsner damit einverstanden sein können, dass die Kommission auf diesem Boden die Sache neuerdings prüft, prüft in bezug auf die Frage der Bereifung, prüft in bezug auf die Frage der Differenz in den Schnelligkeiten und prüft in bezug auf die Frage, ob bei dem Passieren der Ortschaften nicht auch die Privilegierung weiterbestehen soll. Das sind alles Dinge, die man sich noch näher zurechtlegen muss. Die Kommission wird unter Umständen auch veranlasst sein, über diese Fragen, nachdem wir uns darüber ausgesprochen haben, noch fachkundige Berichte sich zu verschaffen, um in der Angelegenheit absolut klar zu gehen. Deswegen stelle ich Ihnen den Antrag, es sei auf die Annahme eines besondern Art. 19 bis heute zu verzichten und im übrigen der Antrag Ochsner als Anregung zur nähern Prüfung an die Kommission zu weisen.

Wettstein: Wenn ich den Herrn Referenten richtig verstanden habe, so will er nicht nur den Antrag Ochsner, sondern die Art. 20—22 an die Kommission zurückweisen. Ich bin damit sehr einverstanden. Ich halte den Antrag Ochsner für materiell durchaus berechtigt. Aber es ist vielleicht doch vorsichtiger, wenn die Kommission diesem Antrag dadurch gerecht wird, dass man den Bundesrat ermächtigt, die Vollgummibereifung zu verbieten. Ich weiss, dass nach dem Entwurf der Kommission der Bundesrat die Kompetenz erhalten soll, Vor-

schriften über die Bereifung aufzustellen. Aber das darf ja nur innerhalb der gesetzlichen Bestimmungen geschehen. Wenn nun im Art. 21 ausdrücklich von Motorlastwagen mit Vollgummibereifung die Rede ist, so fürchte ich, dass der Bundesrat, wenn er diese Vollgummibereifung auf dem Wege der Verordnung verbieten will, auf ein Hindernis stösst. Die Leute werden ihm sagen: «Ja halt, gewiss, Du kannst Vorschriften erlassen, aber nur innerhalb des Gesetzes.» Deshalb glaube ich, muss man die Möglichkeit des Verbotes der Vollgummireifen ausdrücklich ins Gesetz aufnehmen. Es muss heissen, der Bundesrat kann auf dem Wege der Verordnung die Vollgummi- oder die Eisenbereifung, alle harten Bereifungen, oder wie Sie das dann formulieren wollen, verbieten. Dann ist die Kompetenz klar.

Ich habe aber auch den Wunsch, dass die Kommission noch einmal prüfe, ob man nicht diese verschiedenen Abstufungen der Gewichte und Geschwindigkeiten der Verordnung zuweisen soll, ähnlich wie es der Bundesrat in seinem Entwurf gemacht hat. Ich weiss wohl, was man mir entgegenhalten wird. Man wünscht aus Referendumsrücksichten im Gesetz möglichst viel zu fixieren. Aber bei einem Instrument, wie es das Automobil ist, wo man mit so raschen Aenderungen in der Technik rechnen muss, ist es meines Erachtens höchst unklug, einem solchen Begehren ohne weiteres auf der ganzen Linie nachzugeben. Wir müssen in die Verkehrsvorschriften eine gewisse Elastizität hineinbringen. Wir können nicht jedesmal, wenn wieder eine neue Erfindung gemacht, ein technischer Fortschritt erzielt wird, das Gesetz ändern, sondern müssen der Verordnung alle Detailbestimmungen überlassen, namentlich diejenigen, welche sich an Veränderungen technischer Natur knüpfen. Dazu gehören auch die Vorschriften über Geschwindigkeit und Gewicht. Das zeigt sich ja schon sehr deutlich in der Kommissionsfassung. Sie wollen eine Prämie von 10 km auf Luftgummibereifung setzen. Das ist sehr schön. Aber wo finden Sie einen Polizisten, der in einem Fall, wo ihm die Geschwindigkeit überschritten zu sein scheint, sofort feststellen kann, ob das Automobil Vollgummi- oder Luftbereifung hat, ob das Automobil 3 oder 5 Tonnen schwer, ob die ganze Kombination, wie sie hier vorgesehen ist, vorhanden ist: Gewicht, Reifen usw. Er muss dann immer noch schnell ausrechnen, welche Geschwindigkeit in dem speziellen Falle möglich ist. Es gibt eine ganze Menge von Kombinationen. Das ist polizeilich meines Erachtens schlechterdings undurchführbar. Wir müssen uns davor hüten, derartige Kombinationen, mit denen man vielleicht auf dem Verordnungswege eine Zeitlang experimentieren kann, im Gesetze festzulegen. Die französischen Vorschriften sind eben Verordnungsvorschriften, da braucht es kein Gesetz, da braucht man nicht vor das Parlament zu gehen. Dort erlässt einfach der Präsident auf Antrag der zuständigen Organe die Vorschriften, und diese können, wie man gesagt hat, alle zwei Jahre revidiert werden. Das wollen wir uns auch vorbehalten. Wir wollen doch die Möglichkeit haben, auf diesem Gebiete, das so schwer zu beherrschen ist, gewisse Versuche zu machen; wenn sie sich bewähren, wird man bei den Vorschriften bleiben. Bewähren sie sich nicht, so kann man eine Verordnung rasch revidieren, ein Gesetz aber ist schwer zu revidieren. Deshalb möchte ich der Kom-

mission sehr empfehlen, die Vorschriften etwas elastischer zu machen und mehr auf die Verordnung abzustellen.

Ich habe auch Bedenken gegen die Erhöhung des Totalgewichtes von 9000 auf 10,000 kg und dagegen, dass man Lastwagen bis zu 3 Tonnen 50 km fahren lässt. Tatsächlich ist nach Art. 20 und 21 möglich, dass ein Motorwagen, also ein Lastwagen von 2900 kg eine Geschwindigkeit hat — und zwar auch mit Vollgummi — bis zu 50 km. Das ist meines Erachtens des Guten zuviel. Wie ernst die Konsequenzen sein können, haben wir jüngst im Kanton Zürich erfahren. Unsere Baudirektion hat die Ueber raschung erlebt, dass die Bundesbahnen ihr mitteilten, es seien nicht weniger als dreizehn Brücken über die Bundesbahnlinien in einem vollkommen unzulänglichen Zustand infolge der starken Beanspruchung hauptsächlich durch Motorlastwagen. Zwei dieser Brücken haben für den Verkehr überhaupt gesperrt werden müssen. Die Untersuchung wird auch auf die Flussbrücken und andere Strassenübergänge ausgedehnt werden müssen. Das sind keine Kleinigkeiten. Wir werden uns doch zu fragen haben, ob wir mit dieser Erhöhung des zulässigen Gewichtes und der zulässigen Geschwindigkeit so weit gehen wollen. Ich habe für alle Verkehrsfortschritte Interesse, ich möchte auch den Motorlastwagen in seiner Entwicklung nicht unterbinden, aber es gibt auch hier schliesslich noch andere Interessen, namentlich auch die Besorgnis, dass wir ins Uferlose kommen mit unsern Strassen- und Brückenbauten. Das legt uns die Pflicht auf, sorgfältig zu überlegen, ob man eine solch ungehemmte Entwicklung zulassen darf.

Ich habe also nur die Bitte an die Kommission, die Sache noch einmal nach dieser Seite zu prüfen. Es sind dabei auch Ausführungen der zürcherischen Polizei- und Baudirektion, die mich dazu veranlasst haben. Ich habe nun dem Herrn Referenten diese Eingabe überreicht und möchte die Kommission bitten, möglichst darauf Rücksicht zu nehmen.

Ochsner: Ich war mir wohl bewusst, dass ich mit meinem Antrag auf Opposition stossen werde. Nachdem ich aber die Eingabe der schweizerischen Häuser- und Grundstücksbesitzer vom 21. Juli d. J. an die Kommission gelesen und studiert habe, und nachdem ich konstatieren konnte, dass solche Uebelstände in verschiedenen Landesgegenden zutage getreten sind, glaubte ich, den Antrag des genannten Verbandes aufnehmen zu dürfen. Ich glaube noch, darauf hinweisen zu sollen, dass gemäss einer Notiz, welche im Sommer dieses Jahres in der Neuen Zürcher Zeitung gestanden ist, es auch Quartiere in der Stadt Zürich gibt, welche unter diesen Erschütterungen infolge der Vollgummibereifung leiden. Ich glaube, darauf hinweisen zu dürfen, dass am letzten Freitag, als ich nach Hause reiste, mir ein Mitglied der Bundesversammlung Mitteilung gemacht hat, dass auch in den Westquartieren der Stadt St. Gallen die nämlichen Beobachtungen gemacht und ähnliche Klagen laut werden.

Ich habe nun die Auffassung, dass da Schutz geschaffen werden muss. Schutz schaffen kann man aber nicht dadurch, wie der Herr Kommissionspräsident im einleitenden Votum gesagt hat, wenigstens praktisch nicht, theoretisch wohl, dass man

die Geschädigten einfach an den Zivilrichter weist. Schutz kann nur dadurch geschaffen werden, dass man eine andere Bereifung einführt.

Der Herr Kommissionspräsident hat soeben bemerkt, dass meiner Auffassung noch Rechnung getragen werde durch die Art. 20 und 21: Art. 20, der vom Gewicht der Motorlastwagen spricht, und Art. 21, der von der Geschwindigkeit handelt. Das ist richtig, allein ich halte dafür, dass das nicht genügen wird, und ich habe die nämliche Auffassung, wie sie soeben Herr Kollega Wettstein mitgeteilt hat, dass jedenfalls, wenn man dem Antrage des Herrn Kommissionspräsidenten auf Rückweisung des Art. 19 bis Folge leisten wird, man dazu kommen wird, auch die Art. 20 und 21 an die Kommission zurückzuweisen.

Ich befürchte auch, dass wenn die Höchstgeschwindigkeit und die Maximalbelastung so geregelt wird, wie dies in diesen Artikeln vorgesehen ist, wir dazu kommen werden, nicht nur im Kanton Zürich, sondern auch in andern Kantonen, die Strassen mit der Zeit ganz anders auszubauen, und dass die Brücken und Uebergänge usw. verstärkt werden müssen. Das Volk, die Kantonsregierungen und Gemeindebehörden haben ein Recht, zu wissen, wie gross die Höchstbelastung ist, und zu verlangen, dass diese nicht zu hoch bemessen werde, damit ihnen nicht zu grosse Auslagen für Verstärkung von Brücken und so weiter verursacht werden.

Der Herr Kommissionspräsident hat die Mitteilung gemacht, bis jetzt hätten wir auch Fuhrwerke, die nicht mit Vollgummi- und nicht mit Pneumatikbereifung fahren, die Bierfuhrwerke, die Weinfuhrwerke usw. Er hat darauf hingewiesen, dass auch die Strassenbahnen und die Eisenbahnen ohne Vollgummi- oder Pneumatikbereifung fahren. Das ist ja ganz klar, dass man Strassenbahn- und Eisenbahnwagen nicht mit Pneumatik- oder Gummibereifung versehen kann.

Soeben hat mir Herr Bundesrat Haab die Mitteilung gemacht, dass die Postverwaltung bei den Postautos mit der Pneumatikbereifung sehr gute Erfahrungen gemacht habe, und nächstes Jahr sämtliche Postautomobile, also auch die Gebirgs-postautomobile, pneumatisiert werden. Ich habe Ihnen mitgeteilt, dass Norwegen die Vorschrift hat, dass nur Pneumatikbereifung zur Verwendung gelangen dürfe. Diese Frage scheint mir bei der Postverwaltung vollständig abgeklärt zu sein. Sie ist auch in Norwegen abgeklärt. Und sie dürfte damit auch für uns abgeklärt sein.

Der Herr Kommissionspräsident hat gefunden, materiell könne man an meinem Antrag nicht viel aussetzen, allein es dürfte angebracht sein, denselben eventuell noch mit Art. 20 und Art. 21 zur Beratung an die Kommission zu weisen. Der Auffassung kann ich mich anschliessen, dass der Art. 19 bis, so wie er eingegeben worden ist, an die Kommission gewiesen werde. Es wird dann später noch Zeit sein, darüber zu sprechen, wenn die Beratung über diesen sowie eventuell über die Art. 20 und 21 erfolgen wird.

Dietschi: Wenn ich richtig verstanden habe, hat Herr Ständerat Wettstein beantragt, auch die Art. 21 und 22 an die Kommission zurückzuweisen. Ich befürworte das, besonders mit Rücksicht auf Art. 22. Art. 22 setzt die Geschwindigkeit der Motorlastwagen

in Ortschaften auf 10 km fest. Es ist bereits vom Berichterstatter darauf hingewiesen worden, dass diese Regelung grosse Bedenken erweckt und für die Autolastwagenfabriken geradezu eine Lebensfrage bedeutet. Es sind wohl zwei Gründe, welche die Kommission zu dieser Beschränkung geführt haben:

Erstens einmal die Gefährdung des Publikums, die Rücksicht auf die Verkehrssicherheit. Man befürchtet, dass der Wagen bei drohenden Zusammenstössen nicht rasch genug halten könne, um das Zusammenprallen mit einem andern Fuhrwerk zu vermeiden.

Allein diese Auffassung scheint unbegründet. Die Eingabe der Industriellen hat nachgewiesen, dass eine Gefahr für Leib und Leben nicht besteht, indem die Motorlastwagen infolge ihres grössern Gewichtes einen geringern Bremsweg haben als die Tourenwagen, so dass sie sofort anhalten können. Es wird im Gegenteil zu sagen sein, dass bei der verringerten Geschwindigkeit dieser Wagen eine direkte Störung des Verkehrs zu befürchten ist, indem sich in den Städten die Wagen stauen und der Verkehr sich nicht mehr ungehemmt und ungehindert vollziehen kann.

Der zweite Grund ist die Rücksicht auf die Strassen. Man befürchtet, dass bei einer vermehrten Geschwindigkeit sich auch eine ungünstige Einwirkung der fahrenden Wagen auf die Strassenoberfläche ergeben könnte, und dass also die Beschaffenheit der Strassen leiden könnte. Ich bin durchaus der Auffassung, dass der Erhaltung der Strassen die verdiente Aufmerksamkeit geschenkt werden muss und dass eine schrankenlose Freiheit des Verkehrs unter keinen Umständen geduldet werden darf. Aber auch hier darf man die Sache nicht übertreiben. Die Technik hat festgestellt, dass die Differenz der Erschütterungen zwischen Wagen mit Gummireif und solchen mit Pneu erst bei einer Geschwindigkeit von 20 km in die Erscheinung tritt. Es ist mir gesagt worden, dass Eisenbereifung in der Schweiz überhaupt nicht mehr angewendet wird. Es besteht also kein Grund, unter eine Geschwindigkeit von 20 km herunterzugehen.

Ich möchte daran erinnern, was Herr Bundesrat Häberlin in der Eintretensdebatte gesagt hat, dass man in der Aufstellung einschränkender Bestimmungen auch zu weit gehen und in die Gefahr verfallen könne, Verfügungen zu erlassen, wie in den Anfängen der Eisenbahnzeit, wo in England vorgeschrieben wurde, dass jedem selbstfahrenden Wagen ein Mann mit roter Fahne vorausschreiten müsse.

Die Beschränkungen, welche Art. 22 dem Verkehr mit Motorwagen auferlegen will, wird zweifellos der Motorwagenindustrie schwere Schädigungen bringen, indem der Lastwagen dadurch die Konkurrenzfähigkeit verliert. Er verliert diese im Inland mit andern Fuhrwerken, er verliert sie aber namentlich im Export.

Unsere Lastwagenindustrie ist auf den Export angewiesen. Sie haben die Exportziffern vom Herrn Kommissionspräsidenten gehört; es sind Ziffern von bedeutender Höhe, erhebliche Interessen stehen auf dem Spiele.

Alle andern Länder haben grössere Geschwindigkeiten, und die Erfahrung in diesen Ländern hat doch die Zulässigkeit dieser Geschwindigkeiten erwiesen.

Die Eingabe der Industriellen macht ferner namhaft, dass die reduzierte Geschwindigkeit des Art. 22 den Einbau einer besonderen Vorrichtung, nämlich

einer Rückübersetzung in die Hinterachsen bedingen würde und dass dieser Umstand einem vermehrten Benzinverbrauch rufen müsste; die Verwendung solcher Wagen würde also in allen Beziehungen unwirtschaftlich und würde die Konkurrenzfähigkeit in Frage stellen.

Für den Export aber müssten doch wieder andere Wagen mit grösserer Schnelligkeit gebaut werden, was zur Folge hätte, dass zwei Modelle geführt werden müssten, eines für die Schweiz und eines für den Export. Das würde naturgemäss die Fabrikation verteuern und unrentabel machen.

Es liegt auf der Hand, dass dadurch der Schweizer Lastwagen in seiner Konstruktion dem ausländischen Wagen nachstehen würde, speziell auch in militärischer Beziehung. Man hat im letzten Kriege erfahren, welche gewaltige Rolle dem Lastautomobil auch für den Truppentransport zugefallen ist; es kann nicht im Sinne der Heeresverwaltung liegen, durch unsere Automobilgesetzgebung zu bewirken, dass unsere schweizerischen Lastwagen gegenüber dem ausländischen Lastwagen weniger leistungsfähig seien.

Man könnte die Frage prüfen, und auch Herr Ständerat Wettstein hat dies angedeutet, ob es nicht zweckmässig wäre, die Geschwindigkeiten in der Vollziehungsverordnung zu regeln. Das würde erlauben, den technischen Neuerungen besser Rechnung tragen zu können. Allein man muss sich Rechenschaft geben, ob es aus referendumpolitischen Rücksichten möglich sein wird. Die Festsetzung der Geschwindigkeiten bildet einen wesentlichen Punkt im Gesetze vom Standpunkt des Publikums aus, und es könnte den Anschein erwecken, man wolle dem Volke die Kontrolle und das Mitspracherecht darüber entziehen.

Um so mehr wird man aber darauf Bedacht nehmen müssen, die gesetzliche Regelung in einer Weise zu treffen, dass den Bedürfnissen des Verkehrs und den Anforderungen der Zeit Rechnung getragen wird.

Der Berichterstatter der Kommission hat in seinem Eintretensvotum die Mahnung erhoben, dass es eine schwere Schädigung der schweizerischen Volkswirtschaft bedeuten würde, wenn man das neue Verkehrsmittel in seiner Entwicklung hemmen wollte. Die Vorschläge der Kommission bedeuten eine Hemmung; andererseits wird man nicht bestreiten können, dass auch eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf 20 km das zulässige Mass nicht überschreitet und sich im Rahmen dessen bewegt, was die berechtigten Interessen des Publikums verlangen dürfen. Ich möchte daher der verehrlichen Kommission die Frage anheimgeben, nochmals in Erwägung zu ziehen, ob nicht eine Erhöhung der Minimalgeschwindigkeit auf 20 km zu statuieren sei.

Baumann: Wenn ich mir gestatte, das Wort zu ergreifen, so geschieht es, um die Bedeutung der Anregung des Herrn Kollegen Ochsner noch besonders zu unterstreichen, und zwar gestützt auf die Erfahrungen, die ich selber in unserm Kanton gemacht habe. Unser Kanton ist bekannt durch seine vorzüglichen Strassen. Jeder Automobilfahrer wird das bestätigen. Kantonale Baudirektoren und Mitglieder von Baukommissionen suchen unsern Kanton auf, um sich von dem Zustand der Strassen zu überzeugen und eventuell für ihre Verhältnisse etwas zu lernen. Trotz diesem vorzüglichen Zustand der Strassen leiden wir, namentlich in Herisau, unter den Erschütterungen

durch die Motorlastwagen. Diese Erschütterungen sind weit bedeutender zur Winterszeit, wenn der Boden gefroren ist, als zur Sommerszeit. Wir haben im letzten Winter darüber gewisse Erhebungen machen lassen unter Anwendung eines Seismographen und unter Beziehung von Herrn Prof. de Quervain aus Zürich. Dabei ist festgestellt worden, dass solche Schädigungen an Gebäuden tatsächlich vorkommen und dass es notwendig ist, dagegen etwas vorzukehren. Diese Schädigungen infolge Erschütterung hängen nicht bloss von der Fahrgeschwindigkeit, von der Bereifung und der Belastung der Motorlastwagen ab, sondern auch noch von andern Faktoren, hauptsächlich auch vom Zustande des Wagens. Es hat sich gezeigt, dass ein neuer oder gut unterhaltener Motorwagen weit weniger Schaden verursacht als ein altes Möbel, ein Wagen mit schlechter Federung. Wenn ein solcher Wagen mit schlechter Federung durchfährt, so ist, auch wenn die Belastung relativ klein ist, die Erschütterung weit intensiver, als wenn ein neuer Wagen mit guter Federung und grösserer Last vorbeifährt.

Ich möchte, ohne einen bestimmten Antrag zu stellen, den Wunsch äussern, dass dieser Frage seitens der Kommission und des Departementes alle Aufmerksamkeit geschenkt wird, denn sie ist sehr wichtig, speziell vom Standpunkt des Häuserbesitzers aus. Ich möchte auch wünschen, dass die Frage etwas allgemeiner gefasst wird als in der Form des Antrages Ochsner, nämlich in dem Sinne, dass geprüft wird, was überhaupt vorgekehrt werden kann, um die Nachteile der Erschütterung zu vermeiden. Ich meine damit, dass auch geprüft werden soll, ob es nicht tunlich wäre, Wagen mit ungenügender und unwirksam gewordener Federung vom Verkehr auszuschliessen.

Bundesrat Häberlin: Ich möchte mich zu dem von Herrn Ochsner beantragten Art. 19 bis aussprechen und zu dem Votum des Herrn Ständerat Wettstein. Ich glaube, dass hier ein Missverständnis vorliegt, indem Herr Wettstein offenbar annimmt, der Herr Kommissionsberichterstatte habe auch die Rückweisung der Art. 20—22 an die Kommission beantragt. Nach der Aufklärung, die ich soeben vom Herrn Kommissionspräsidenten erhalten habe, trifft das aber nicht zu, sondern die Kommission möchte, was mir auch plausibel erscheint, zuerst vortragen was sie zu diesen Artikeln zu sagen hat. Es geht nicht wohl an, dass man zurückweist, bevor der Rat überhaupt weiss, was die Kommission hier studiert und zuletzt herausgebracht hat. Das würde dem Verfahren gleichkommen, das da heisst: « Ich kenne die Gründe der Regierung nicht, aber ich missbillige sie. » Ich bitte also, die Kommission anzuhören auch zu Art. 20—22, und dann nach Gutdünken entscheiden zu wollen.

Bei Art. 19 bis steht nun ein Rückweisungsantrag in Frage. Ich bekämpfe diesen Rückweisungsantrag, aber ich muss dem Herrn Präsidenten erklären, dass ich, um ihn bekämpfen zu können, zur Sache selbst sprechen muss, weil ich Ihnen dartun möchte, dass die Kommission die Bedenken, die Herr Ochsner Ihnen vorgetragen hat, auch gewürdigt hat und dass sie in Würdigung dieser Bedenken dazu gelangt ist, keinen solchen Artikel aufzunehmen, sondern die Lösung vorzuschlagen, die Ihnen heute vorliegt, und die sich in zwei Teile gliedert.

Der erste Teil besteht darin, dass wir die Einführung der Pneubereifung fördern wollen, indem wir für sie gewissermassen eine Prämie aussetzen in Gestalt einer höheren Geschwindigkeit, die für solche Wagen gestattet wird. Der zweite Teil besteht darin, dass in Art. 62 dem Bundesrat das Recht eingeräumt werden soll, zu gegebener Zeit über die Art der Bereifung zu entscheiden. Den Art. 62 fasse ich nun allerdings etwas anders auf als Herr Wettstein. Wenn der Artikel sagt, der Bundesrat könne über die zulässige Art der Bereifung entscheiden, so ist damit auch gesagt, dass er zu gegebener Zeit die Vollgummibereifung untersagen und die Pneubereifung vorschreiben kann. Der Artikel ist von der Kommission zweifellos so gemeint. Der Unterschied gegenüber Herrn Ochsner liegt nun darin, dass die Kommission das dem Bundesrate zuweisen und den Entschluss in die Zukunft verlegen will, auf einen Zeitpunkt, wo die technischen Voraussetzungen gegeben sind. Diese Lösung ist zweifellos die richtige. Sie haben wiederholt angedeutet, dass wir versuchen sollten, ins Gesetz nur die Grundsätze aufzunehmen, die Ausführungsbestimmungen hingegen in die Verordnung zu verweisen. Wir haben jedoch gesehen, dass das am einen und andern Ort aus referendums-technischen Erwägungen nicht geht und haben auch Detailbestimmungen zugelassen. Hier aber wäre es verfehlt, wenn man heute schon den von Herrn Ochsner propagierten Grundsatz aufnehmen würde.

Ueber die Bereifung im Gesetze zu entscheiden, ist deshalb falsch, weil Sie damit entweder eine verfrühte oder eine veraltete Bestimmung aufnehmen würden. Wenn dieses Gesetz vor zehn Jahren erlassen worden wäre, statt heute oder im kommenden Jahr so hätten wir von der Eisenbereifung und von der Vollgummibereifung für die Lastwagen gesprochen, aber nicht von der Pneubereifung.

Heute sind wir soweit, dass wir ruhig die Eisenbereifung weglassen können, weil keine Maschine mehr damit fährt. Sie sehen also das Risiko, dass, wenn wir die andere Lösung annehmen, wir riskieren müssen, dass wir bald rückständig sein werden. Darum müssen Sie im gegenwärtigen Gesetz für die zukünftige Entwicklung Raum lassen und dürfen diese zukünftige Entwicklung nicht schon eskompertieren zu einer Zeit, wo ein Entscheid nicht gefällt werden kann. Der Herr Kommissionsreferent hat darauf hingewiesen, dass wir dem Pneu sein Recht schaffen wollen. Wir wollen durch Einräumung höherer Geschwindigkeiten zur Einführung der Luftbereifung animieren. Das ist es, was die Leute dazu bringt, zu diesem System überzugehen, weil sie eben damit einen grösseren Nutzeffekt herausbringen können. Ein Wagen kann mit Luftbereifung eine Strecke vielleicht viermal zurücklegen, die er mit Vollgummibereifung nur zweimal zurücklegen darf. Dieses Interesse ist unser bester Bundesgenosse und wirkt mehr als Verbot und Befehl; wir dürfen uns hierbei wieder einmal daran erinnern, dass wir es in der Hauptsache nicht mehr mit Luxuswagen, sondern mit Geschäftswagen zu tun haben. Vielleicht können die Kantone die Einführung der Luftbereifung auch dadurch unterstützen, dass sie diese Wagen in der Steuer bevorzugen oder die Wagen mit Vollgummibereifung härter besteuern.

Dabei mögen sie sich durchaus bewusst sein — davon ist bis jetzt gar nicht gesprochen worden —

dass die Pneubereifung nicht nur lauter Vorteile, sondern auch gewisse Nachteile aufweist. Man singt hier nur das Hohe Lied dieser Bereifung und denkt nicht daran, wie auch Wagen mit solcher Bereifung die Strasse hernehmen können, besonders im Frühjahr beim Auftauen, wo die Aufsaugwirkung des Pneus schädlicher wirkt als Vollgummi. Auch hinsichtlich der Staubentwicklung wirkt die Pneubereifung nicht angenehmer, sondern eher unangenehmer. Davon wollen wir gar nicht sprechen, dass die gegen Verletzung empfindlichere Pneubereifung unter Umständen für den Fahrer ausserordentlich hemmend sein kann, weil er durch Flicker aufgehalten wird, was bei der Vollgummibereifung eben nicht vorkommt. Das ist freilich schliesslich eher Nebensache.

Entscheidend ist heute die Frage, ob schon jetzt ein Verbot der Vollgummibereifung ausgesprochen werden kann oder nicht. Der Entscheid ist für mich gegeben: Wir können für die schwereren Typen die Pneubereifung überhaupt noch nicht vorschreiben. Sie geht vielleicht an für die Zwei- oder Dreitonnenwagen, aber sie ist noch ungenügend für die Fünftonnenwagen. Wir müssen da der Entwicklung noch eine gewisse Zeit lassen. Dabei will ich ausdrücklich erklären, dass wir uns vielleicht sehr rasch vor die Frage gestellt sehen können, ob wir nicht für die Typen von zwei und drei Tonnen durch die Verordnung Vollgummibereifung überhaupt verbieten wollen, unter Ansetzung einer Uebergangszeit. Den Wünschen des Herrn Ochsner stehen wir somit grundsätzlich durchaus wohlwollend gegenüber, aber mit dem Vorbehalt, dass sie im Gesetz noch nicht Raum haben. Es ist vorhin von Herrn Ochsner darauf hingewiesen worden, dass die Postverwaltung ihm mitgeteilt habe, sie werde nun ihre Autocars mit Luftbereifung versehen. Diese Wagen haben aber nur eine Nutzlast von etwas über zwei Tonnen und eine Hinterachsbelastung von vier Tonnen, während wir ja auch solche von sieben Tonnen zulassen. Diese Tatsache beweist also nichts dafür, dass man nun auf der ganzen Linie für die Motorlastwagen die Pneubereifung vorschreiben könnte. Die Post kann und soll das tun, weil es für ihre Wagen möglich ist und weil es auch für den Betrieb sehr günstige Ergebnisse zur Folge hat. Man kann aber auch nicht, wie Herr Ochsner es tut, mit Norwegen exemplifizieren, weil die Strassenverhältnisse dort durchaus andere sind als bei uns.

Die Pneubereifung ist auch in gewissen andern Fällen unwirtschaftlich, ganz abgesehen von der Schwere des Wagens, nämlich dann, wenn es sich um Wagen handelt, die wenig gebraucht werden, weil eben die Luftreifen sich auch dann abnutzen, wenn der Wagen nicht fährt, sondern lange in der Garage steht. Das ist eine Erscheinung, die wir bei der Vollgummibereifung nicht konstatieren. Wir haben es uns deshalb sehr überlegen zu, ob wir einen solchen ausserordentlichen gesetzgeberischen Eingriff machen können; wir haben uns zu fragen, was wir damit den Autobesitzern zumuten. Wir haben uns speziell zu fragen, ob wir sie nicht geradezu zwingen, Wagen anzuschaffen, die sie nachher gar nicht gebrauchen können. Bis die Zeit gekommen ist, wo wir für Fünftonnenwagen die richtige Pneubereifung gefunden haben, dürfen wir wohl zu dieser Vorschrift nicht übergehen. Der Mehrpreis für Pneubereifung ist nach Informationen, die ich eingezogen habe, nicht

unerheblich. Er beläuft sich bei Zweitonnenwagen auf 2400 Fr und steigt bei Fünftonnenwagen bis auf 4400 Fr. Die Umänderungskosten sind noch bedeutender. Sie betragen beim Zweitonnenwagen 4100 Fr., bei 3 t 4700 Fr., bei 5 t 7000 Fr. Solche Zahlen geben zu denken. Können wir die Leute veranlassen, dieses Geld nun einfach auszuwerfen? Ich glaube es nicht.

Dazu kommt, dass der Unterhalt der Luftbereifung teurer ist als der Unterhalt jeder andern Bereifung. Eine Garnitur Pneureifen für 5 t kostet 3800 Fr., eine Vollgummigarnitur 1200 Fr. Das kann auf die Rentabilität des ganzen Betriebes einen Einfluss haben und wird durch die Geschwindigkeitsprämie kaum ganz ausgeglichen. Wenn Sie nur annehmen, dass wir 1000 solcher schwerer Lastwagen zu 4 und 5 t haben, und wenn Sie die Umänderungskosten pro Wagen auf je 7000 Fr. veranschlagen, so kommen Sie auf eine Ausgabe von 7 Millionen, verteilt auf einen ganz kurzen Zeitraum.

Allerdings hängen nun meine Ueberlegungen davon ab, ob es richtig ist, dass dieses Problem für die grossen Wagen noch nicht gelöst sei. Darüber hören Sie vielleicht verschiedene Stimmen. Wenn ich richtig informiert bin, haben wir im ganzen, abgesehen vielleicht von Reklamewagen, zwei solcher Wagen, einen in Zürich und einen in Gossau. Der eine fährt gut, weil er in der Stadt Zürich nur über ebene, gut unterhaltene Strassen zu fahren hat, der andere, der über Land fahren muss, fährt weniger gut. So meine Information. Tatsache ist, dass wir bei uns solche Wagen in grösserer Zahl noch gar nicht finden. In Amerika hat man sie seit neun Jahren im Studium und erprobt sie auf der Strecke New-York—San Francisco. Dort kennt man aber auch erst zwei Firmen, die solche Wagen mit einigem Erfolg herstellen. Es handelt sich dabei um Modelle, die Räder von 1,23 m Durchmesser haben und damit nur eine Leistung von 5,5 t auf die Achse zulassen. Bei solchen Riesenrädern kommt auch die Ladebrücke zu hoch zu liegen, selbst mit Einschnitt. Sie können sich also vorstellen, warum diese Modelle bei uns noch nicht eingeführt sind. Hätte man die richtige Lösung bei der Konstruktion dieser Wagen bereits gefunden, so wären diejenigen, die solche Wagen fabrizieren, die ersten, die sie einführen würden. Unsere Industrie ist nicht auf den Kopf gefallen, die würde ganz sicher von sich aus, wenn die Rentabilität nachgewiesen ist, an die Erstellung, und, soweit sie Verbraucherin ist, an den Bezug eines neuen Typs herantreten. Man hat daran gedacht, vielleicht eine Zusammenstellung von vier Rädern zu einer Doppelachse auszuführen, aber auch das stösst zurzeit noch auf konstruktive Schwierigkeiten, ist auch zu teuer, besonders weil diese Konstruktion vermehrte Reparaturen nötig macht. Zurzeit wird also für diese Typen die Pneubereifung noch durchaus abgelehnt. Diejenigen, die solche Wagen benützen, erklären, wenn man mit einem schweren Pneuwagen in eine Kiesgrube hineinfahre, so komme man wohl hinein, aber nicht mehr heraus. Das Hinauskommen gehört aber auch zum Betrieb. Fazit: Die Anregung des Herrn Ochsner wird zu gegebener Zeit richtig sein, man wird ihr auch in der Form, die die Kommission gefunden hat, sicherlich Folge geben können, aber erst dann, wenn die Technik nachgekommen ist und die Typen zur Verfügung stellen kann.

Der Herr Kommissionspräsident hat im Weiteren richtig angeführt, dass es nicht nur zwei Typen gibt, einerseits Vollgummi, andererseits Pneu, sondern dass noch Mitteltypen auftreten, Pneu mit mehr oder weniger fester Einlage. Was ist das nun für ein Typ? Gehört er in die erste oder zweite Kategorie? Je nachdem in beide. Wenn er neu ist, wird man ihn zur Kategorie der Pneubereifungen rechnen dürfen, ist er aber alt und abgebraucht, so wird er von einer harten Vollgummibereifung nicht mehr stark unterschieden sein. Das alles will auch überlegt sein, das alles können wir nicht schon heute im Gesetz regeln, sondern das gehört ganz naturgemäss in die Vollziehungsverordnung. In dieser können wir jederzeit die richtige Einteilung vornehmen.

Noch ein Beweis dafür, dass wir uns die absolute Vorschrift der Pneubereifung noch wohl überlegen müssen: Gehen Sie nach England und suchen Sie dort die Motorlastwagen mit Pneubereifung. Sie werden keine finden, weil Sie eben in England diese prachtvollen bituminierten Strassen haben. Damit komme ich zu einem Punkt, auf den ich in der Beratung dieses Gesetzes noch wiederholt stossen werde, als zum *ceterum censeo* dieser ganzen Vorlage: Gute Strassen müssen her, dann regeln sich alle andern Fragen von selbst. Gerade darum, weil ich die Hoffnung nicht aufgebe und nicht daran verzweifle, dass auch das Schweizervolk so intelligent sein und richtige Strassen für die Zukunft schaffen werde, darum möchte ich nicht ein Gesetz schaffen helfen, das nur auf unsere heutigen, zum Teil eben ganz ungenügenden Strassen abstellt und das für die zukünftige Entwicklung keinen Raum lässt. In England kann ein solcher Motorlastwagen 25—30,000 km gebraucht werden, bei uns 16,000 km. Wenn man nur diese eine Ueberlegung macht, fragt man sich, ob es nicht eher angebracht sei, an die Lösung des Strassenproblems zu denken. Ob wir diese bituminierten Strassen einführen, oder die Kleinpflasterung, das ist eine Frage für sich; wir werden vielleicht bei der Beschaffung des Bitumens Schwierigkeiten haben, weil das ein ausländisches Produkt ist, das wir zuerst importieren müssen, während wir Teer im eigenen Lande produzieren.

Das sind die Gründe, weshalb ich Ihnen, *reflexion faite*, beantragen möchte, nicht im Sinne des Herrn Ochsner vorzugehen, weshalb ich Ihnen aber auch vorschlagen möchte, die Frage jetzt nicht an die Kommission zurückzuweisen, da diese nicht wüsste, was sie nun zu machen hätte. Die Kommission kann Ihnen eine technisch einwandfreie Pneubereifung auch nicht bringen. Nehmen Sie die Lösung an, die die Kommission nach reiflicher Ueberlegung gefunden hat, und die dem heutigen Zustand und namentlich auch der künftigen Entwicklung durchaus konform ist.

Was noch die Erschütterung der Häuser anbelangt, so können wir diese Frage sowieso nicht bloss in diesem Zusammenhang behandeln, sondern davon wird zu sprechen sein, wenn wir von der Belastung der Wagen und von den Geschwindigkeiten reden. Herr Ständerat Baumann hat durchaus recht, wenn er erklärt, dass man dabei auch noch viele andere Punkte berücksichtigen müssen. Er hat auf die Rolle hingewiesen, welche der Zustand der Maschine spielt, der Umstand, ob es sich um eine neue oder eine alte Maschine handelt. Es ist auch nicht

ganz irrelevant, ob ein verlottertes oder ein solides Haus in Frage steht, und es kommt auch auf den Zustand und den Unterhalt der Strasse an, sowie darauf, ob der Boden gefroren oder aufgeweicht ist. Alles das wird bei den folgenden Artikeln zu behandeln sein. Ich bitte aber, mindestens den Herrn Kommissionspräsidenten noch anzuhören, der Ihnen darüber sehr schöne Ausführungen zu machen gedenkt.

Ochsner: Ich glaube, es herrscht ein Missverständnis bei Herrn Bundesrat Häberlin. Er hat die Auffassung, ich wolle meinen Antrag aufrecht erhalten. Das ist nicht der Fall. Ich vereinigte meinen Antrag mit demjenigen der Kommission auf Ueberweisung des Art. 19 bis an die Kommission.

Bölli, Berichterstatter der Kommission: Ich glaube, es herrscht eigentlich nur in der Form eine Differenz. Soviel ich verstanden habe, hat Herr Ständerat Ochsner sich dem Antrage angeschlossen, den ich gestellt habe, es sei nicht heute das Verbot zu beschliessen, sondern sein Antrag als Anregung an die Kommission zu geben. Und zwar glaube ich, sind in der Anregung zwei Punkte zu berücksichtigen. Einmal die nähere, präzise Umschreibung der Bereifung. Wir haben uns jetzt schon überzeugen können durch die Ausführungen, die gemacht worden sind, dass wir nicht nur einerseits von Pneu- und andererseits von Vollgummibereifung sprechen können, sondern dass man vielleicht eine allgemeine Bestimmung suchen muss. Man hat von harter Bereifung gesprochen. Auf der andern Seite kommt in Frage, und sie ist zu erörtern bei dem noch zu diskutierenden Art. 22, ob man nicht den Unterschied zwischen der harten und der weichen Bereifung auch bei den Ortschaften machen soll. Das sind die zwei Punkte, die unter allen Umständen der Erwägung wert sind. Einen dritten Punkt hat noch Herr Ständerat Wettstein hervorgehoben. Das ist die Frage, ob man nicht bei Art. 62 genauer sagen soll, dass auch eine Bereifung, die bereits erwähnt ist, in der Vollziehungsverordnung verboten werden kann. Das wird die Kommission prüfen müssen.

Ich glaube, auch der Antrag des Herrn Departementschefs dürfte sich damit vereinigen lassen, dass der Antrag nicht als formulierter Antrag an die Kommission geht, sondern dass seine Begründung und sein Inhalt als Anregung von der Kommission geprüft werde. Wir werden also einstweilen in die Vorlage keinen Art. 19 bis aufnehmen. Aber wir werden den Inhalt der Diskussion, wie er sich heute ergeben hat, in der Kommission berücksichtigen.

Ich habe überhaupt den Eindruck, dass sich die Kommission noch nach verschiedenen Richtungen näher wird orientieren müssen bei diesen ganz schwierigen Sachen. Im Grundsatz bin ich auch der Meinung, wir sollten diese Beratung so gut wie möglich fördern. Sie haben auch heute wieder gehört, wie die Dinge sich im Verkehr entwickeln und wie notwendig es ist, dass wir in der Hauptsache bald zu einer Ordnung kommen in unserm Lande, wenn wir nicht schweren Schaden erleiden wollen. Ich persönlich möchte die Verantwortlichkeit für eine unnötige Verzögerung der Vorlage nicht auf mich nehmen, und ich glaube, auch der Rat wird sie nicht auf sich nehmen wollen. Aber wo es sich um Punkte

handelt, die sowieso der Erörterung wert sind, und da wir voraussichtlich die Vorlage nicht in dieser Session durchbringen können, wird es angezeigt sein, dass man solche Punkte noch einmal in offener Weise einer Prüfung unterzieht, besonders weil es sich auch um Interessen handelt, die sehr energisch vertreten werden. Ich würde Ihnen also doch empfehlen, im Sinne meiner Ausführungen, mit denen sich ja der Antragsteller einverstanden erklärt hat, die Materie als Anregung an die Kommission zu weisen. Wir haben ein offenes Herz in der Kommission und sind dankbar für alle Anregungen, ohne dass wir dann die Verpflichtung übernehmen wollen, allem gerecht werden zu können. Wir gehen nach dem biblischen Spruche vor: Prüfet alles und das Beste behaltet.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag Bolli	24 Stimmen
Dagegen	6 Stimmen

Art. 20.

Antrag der Kommission.

Gewicht der Motorlastwagen.

Das Gesamtgewicht eines beladenen Motorlastwagens darf zehn Tonnen nicht übersteigen. Die Belastung jeder Achse darf bis vier Fünftel der Gesamtlast ausmachen, jedoch nicht mehr als sieben Tonnen betragen.

Proposition de la commission.

Automobile de poids lourd.

Le poids total d'un automobile de poids lourd en plein chargement n'excédera pas 10 tonnes. La pression sur chaque essieu pourra atteindre les quatre cinquièmes du poids total, sans dépasser 7 tonnes.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Die Art. 20, 21 und 22 sind nun schon in die Diskussion hineingezogen worden, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil die nun an die Kommission gelangte Anregung Ochsner mit allen diesen Dingen einen innern Zusammenhang hat. Es ist ja schon zu sagen, dass vielleicht der Antrag Ochsner, wenn er überhaupt irgendwo untergebracht wird, weniger beim Lärm und Rauch seinen Platz finden kann als vielleicht bei einem der späteren Artikel, bei der Frage der Geschwindigkeit, bezw. des Gewichtes der Motorwagen. Doch das bleibt dahingestellt.

Ich möchte nur zu Art. 20 noch kurz folgendes sagen. Ich mache darauf aufmerksam, dass das Gewicht 10 Tonnen nicht übersteigen soll, die Belastung jeder Achse nicht 7 Tonnen, wobei sie bis vier Fünftel der Gesamtlast ausmachen darf. Es braucht natürlich schon eine gewisse technische Kenntnis, eine gewisse Erfahrung, und eine Befreundung mit den Formeln der Statik und der technischen Wissenschaft, um all das genauer zu verstehen. Wir sind da auf die Kenntnisse derjenigen Herren angewiesen, die sich mit diesen Dingen täglich zu beschäftigen haben. Das Konkordat vom 17. April 1914, das dann im Dezember 1920 und 1921 ergänzt worden ist, hat sich auch mit dieser Sache beschäftigt, und zwar in einem Art. 51.

Aber unser Entwurf hat, wie ich Ihnen bereits angedeutet habe, gegenüber dem Konkordat die Belastung von 9 auf 10 Tonnen erhöht. Und zwar wurde das in der Kommission deswegen angeordnet, weil die 10 Tonnen dem Ladegewicht eines Eisenbahnwagens entsprechen. Es soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass das Ladegewicht des Eisenbahnwagens zugleich auch in einem solchen Motorlastwagen untergebracht werden kann. Diese Notwendigkeit wurde in der Kommission des Nähern geprüft, und man hat sich schliesslich allseitig überzeugt, dass bei dem heutigen Stande der Technik und so wie die Verhältnisse liegen, man wohl weiter gehen kann als das Konkordat, auf die 10 Tonnen hinauf. Das hindert natürlich nicht, dass von verschiedener Seite, speziell von der Baudirektion des Kantons Zürich aus, gegen diese Erhöhung des Gewichtes Bedenken erhoben werden. Es wird sich zeigen, wie der Rat sich dazu stellt. Ich glaube persönlich nicht, dass diese Erhöhung eine wesentliche Schwierigkeit bereite. Ich muss schon sagen, die Mitteilung, dass nun auf einmal die Bundesbahnen ihre Brücken gefährdet finden durch die Motorlastwagen, wäre auch noch näher zu prüfen. Ich will ihr keine Zweifel entgegensetzen, nur möchte ich die Frage doch noch offen lassen, ob nicht die Bundesbahnen verantwortlich wären dafür, wenn sie Brücken bauen, die nicht so viel ertragen können. Wenn das im Kanton Zürich vorgekommen ist, dürfte das auch noch anderwärts der Fall sein, und dann würde die Sache ihre schwierige Seite haben. Wir dürfen uns dadurch nicht allzusehr bewegen lassen. Wir müssen eben denjenigen, der eine Strasse oder eine Brücke zu bauen und zu unterhalten hat, verhalten, dass er das entsprechend tut, denn der Verkehr hat auch sein Recht. In der Kommission hat man sich einmütig dazu zusammengefunden, diese Erhöhung auf 10 Tonnen zu befürworten und ich möchte Ihnen namens der Kommission empfehlen, diese Belastung zuzulassen.

Bei diesem Anlass noch eine andere Bemerkung. Wir haben uns in der Kommission auch damit beschäftigt, ob nicht Vorschriften über die Dimension der Wagen aufgestellt werden sollen, über die Höhe, die Breite, die Länge. Aber wir sind dann zum Schlusse gekommen, darauf Verzicht zu leisten und solche Bestimmungen der Vollziehungsverordnung zu überlassen, was dann wieder bei Art. 62, der ja schon oft erwähnt worden ist, angeführt wird. Wir werden also in diesen Beziehungen Ihnen nicht bestimmte Anträge stellen. Die Dinge sind da doch allzu sehr im Flusse, als dass man gewisse Minimal- oder Maximalmasse in das Gesetz aufnehmen könnte.

Ich beantrage, den Art. 20 so zu genehmigen, wie ihn die Kommission vorschlägt.

Keller-Zürich: Den Ausführungen des Herrn Kommissionsreferenten zu dieser Frage der 9- und 10-Tonnenwagen möchte ich nur wenig beifügen. An einer Konferenz der kantonalen Baudirektoren, welche dieses Frühjahr abgehalten wurde, ist diese Frage, ob man mit der Maximalgrenze auf 10 Tonnen gehen dürfe, auch besprochen worden. Der Verband der sogenannten Strassenbaufachmänner hat diese Erhöhung auf 10 Tonnen beantragt. Verschiedene Baudirektoren vertraten den Standpunkt, dass man bei 9 Tonnen bleiben sollte. Der Sekretär der Strassen-

baufachmänner erklärte aber, dass eine ganze Reihe von Kantonen heute schon eigene Lastwagen mit 10 Tonnen und darüber besitzen, so dass es nicht wohl angehe, dass die Kantone sich nun gegen diese Erhöhung wenden, während sie selbst für ihre eigenen Zwecke solche schwere Wagen verwenden. Das bewirkte, dass die Baudirektorenkonferenz sich einmütig auf den Boden des vorliegenden Gesetzesentwurfes gestellt hat. Es ist ganz klar, dass die Behörden selbst das Gesetz auch befolgen müssten, wenn es ein Maximum von 9 Tonnen vorschreiben würde. Kein Mensch denkt aber daran, diese schweren Wagen wieder auszurangieren, die man mit teurem Gelde erworben hat. Die Lösung besteht also darin, dass man der hier vorgeschlagenen Bestimmung zustimmt.

Bundesrat **Häberlin**: Ich möchte keinen Antrag stellen, sondern nur eine Bemerkung machen. Für den Fall, dass später auch dieser Artikel an die Kommission zurückgewiesen werden sollte, wofür ja eine gewisse Wahrscheinlichkeit besteht, möchte ich Ihnen folgendes zu erwägen geben: Wir haben zwei Beschränkungen aufgenommen, einmal indem wir das Maximalgewicht auf 10 Tonnen festsetzten und sodann indem wir die Belastung der einzelnen Achse auf maximal 7 Tonnen fixierten. Nun fragt es sich, ob wir damit richtig gehandelt haben. Dabei sind zwei Punkte zu berücksichtigen, nämlich die Belastung im Hinblick auf die Strassen und diejenige mit Rücksicht auf die Brücken. Ich verstehe es durchaus, wenn man mit Rücksicht auf die Brücken ein Gesamtgewicht festsetzt, weil die Brücke zusammenbrechen könnte, wenn eine gewisse Gesamtbelastung überschritten wird. Hier ist also nicht die Belastung pro Achse massgebend, wie das bei den Strassen der Fall ist.

Wir wollen uns nun keine Illusion darüber machen, dass wir uns vielleicht mit dieser doppelten Beschränkung ins eigene Fleisch schneiden. Die Technik ist nämlich bereits einen Schritt weiter gegangen, als sie bei der Ausarbeitung der bundesrätlichen Vorlage stand, indem sie nun Wagen mit 6 Rädern baut. Dieser Wagen, der auf 3 Achsen mit 4 Tonnenbelastung per Achse gestellt ist, ist für die Strassen vorteilhafter als ein Zehntonnenwagen mit zwei Achsen, die hintere Achse mit 7 Tonnen belastet. Aber der Wagen kann bei uns nicht gebaut werden in Zukunft, weil Sie ein Gesamtmaximalgewicht von 10 Tonnen vorschreiben. Ich mache Sie darauf aufmerksam, Sie wollen sich das auch überlegen, ob trotzdem die beiden Begrenzungen vorgenommen werden sollen. Ich darf die Frage stellen, weil wir später in einem Art. 25 über die kantonalen Beschränkungen vorgesehen haben, dass es zulässig sein solle, für bestimmte Strassenstrecken kantonale Beschränkungen aufzuerlegen. Da sind speziell die Brücken gemeint. Wenn wir die Brücken durch diese Bestimmung schonen können, so dass nicht über eine ungenügende Brücke mit einem Maximalgewicht über 10 Tonnen gefahren werden kann, so könnte man aus Art. 20 diese Maximalgrenze, die dann eben auch für die Strasse gilt, herausnehmen, weil wir sonst etwas festsetzen, was der Strasse indirekt schaden kann.

Diese paar Bemerkungen wollte ich Ihnen noch zur Ueberlegung anheimgeben. Ich habe geglaubt,

dass vielleicht aus Ihrer Mitte ein Antrag gestellt werde. Mir selbst widerstrebt es, einen Rückweisungsantrag zu stellen. Aber die Sache kommt wohl auch noch im Nationalrat zur Sprache, der kann dann die Sache einrenken.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 21.

Antrag der Kommission.

Höchstgeschwindigkeit.

Für Motorwagen unter 3000 kg Gesamtgewicht und für Motorräder beträgt das Höchstmass der Geschwindigkeit 50 km in der Stunde.

Für Motorlastwagen mit Vollgummibereifung beträgt dieses Höchstmass bei einem Gesamtgewicht bis zu 5000 kg 25 km, bei einem Gesamtgewicht von über 5000 kg 15 km in der Stunde.

Bei Motorlastwagen mit Pneubereifung erhöht sich die Höchstgeschwindigkeit um je 10 km.

(B. R., Art. 24).

Proposition de la commission.

Maximum de vitesse.

Pour les voitures automobiles n'atteignant pas 3000 kg de poids total et pour les motocycles, le maximum de vitesse est fixé à 50 km à l'heure.

Pour les automobiles de poids lourd munis de bandages pleins, le maximum de vitesse est de 25 km si le poids total ne dépasse pas 5000 kg, et de 15 km si le poids total est supérieur à 5000 kg.

Pour les automobiles de poids lourd munis de bandages pneumatiques, le maximum de vitesse est augmenté de 10 km.

(C. f., art. 24).

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Zunächst erinnere ich Sie daran, was bei der Diskussion zu dem Antrage Ochsner zu Art. 20 bereits gesagt worden ist, über das Verhältnis speziell des Gesamtgewichtes zu der Geschwindigkeit. Es ist zu sagen, dass bei der Bestimmung dieser Klasse von Fahrzeugen immer das Höchstgewicht, also Wagen inklusive Belastung verstanden ist, und zwar das mögliche Höchstgewicht, nicht das bei einer Fahrt bestehende Gewicht. Es scheint diese Bemerkung notwendig zu sein im Hinblick auf ein Missverständnis, das ich vor einigen Tagen bei einigen Kollegen konstatiert habe.

Nun die Frage der Geschwindigkeit überhaupt. Es wäre für uns vielleicht besser, wenn man auf solche Geschwindigkeitsbestimmungen verzichten würde. Es ist wesentlich abhängig von der Mentalität und von der Kultur, wenn ich mich so ausdrücken darf, des Führers, wie er mit seinem Fahrzeug auf der Strasse sich bewegt und Rücksicht nimmt auf die Passanten und auf andere Fahrzeuge. Da scheint es mir immer eine gewisse Schwierigkeit zu bieten, mit förmlichen gesetzlichen Polizeivorschriften eine Ordnung lehren zu wollen, währenddem man doch annehmen sollte, es würde durch die Erfahrungen, durch den Einfluss der Versicherungsgesellschaften, durch den Einfluss der Organisationen der Automobilfahrer allmählich eine Gewohnheit und eine Auffassung geschaffen werden können, die viel elastischer und viel geeigneter wäre, sich dem übrigen Verkehr anzupassen. Dies

muss ich vorausschicken. Ich möchte Sie speziell daran erinnern, dass in andern grossen Ländern zum Teil solche Vorschriften gar nicht bestehen, zum Teil sich anders gestalten. Soviel ich orientiert bin, hat z. B. Frankreich gegenwärtig nur noch eine Geschwindigkeitsbestimmung für Motorlastwagen. Es besteht ein Kommentar zum Code de la route, in dem gesagt wird, dass eine frühere Geschwindigkeit von 30 km, die vorgeschrieben war, nun aufgehoben sei, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil niemand sich daran gehalten habe, weder die Fahrer noch die Polizei. Aber wir sind nun einmal in unseren Verhältnissen aus Refrendumsgründen gezwungen, gewisse Kautelen zu schaffen. So hat denn auch die Kommission im Einklang mit dem Bundesrate das Prinzip angenommen. Aber ich möchte daran erinnern, dass einzelne Mitglieder der Kommission besondere Minderheitsanträge bei den Geschwindigkeitsziffern nicht gestellt haben, um die Sache nicht zu komplizieren. Es war ja zum vornherein ersichtlich, dass bei der Plenarberatung sich ein lebhafter Streit über die Geschwindigkeitsziffern erheben werde, und zwar in beiden Räten, und dass, nicht ganz so wie bei den Besoldungsfragen und bei den Teuerungszulagen, aber doch in ähnlicher Weise, die Schraube nach aufwärts und nach abwärts jeweils angesetzt wird. Ich nehme an, diese Ziffern werden erst bei der Differenzenbereinigung endgültig festgesetzt werden können. Die Kommission hat es für zweckmässig erachtet, die gesetzlichen Vorschriften über die Geschwindigkeiten in Beziehung zu setzen zu dem Gesamtgewicht der einzelnen Wagen, wie ich das bereits schon des Näheren ausgeführt habe. Die Kommission geht in dieser Beziehung über die bundesrätliche Vorlage hinaus, weil sie in dieser Sache es als absolut notwendig erachtet, eine bestimmte Ordnung gesetzlich zu schaffen, eine Ordnung, von der sie auch überzeugt ist, dass sie bei der künftigen Entwicklung der Technik die Basis bilden kann und für absehbare Zeit überhaupt sich in dem ganzen Verkehr, um den es sich hier handelt, einordnen kann. Die Kommission hat sich in bezug auf die Unterscheidung nach dem Gewichte an den Code de la route, an die französische Bestimmung, angelehnt. Sie macht die bereits diskutierte Unterscheidung zwischen einer Vollgummibereifung und der Pneubereifung. Wenn wir diese Bereifungsarten durch eine allgemeine Fassung umschreiben können, um für die Zukunft die von Herrn Kollega Wettstein befürchteten Schwierigkeiten zu vermeiden, so soll es der Kommission meines Erachtens unbenommen sein. Einstweilen haben wir die beiden Typen, um die es sich handelt, den Luftreifen und den Vollgummireifen. Es werden aber auch bald andere Kombinationen kommen.

Was nun die Höchstgeschwindigkeit selbst anbelangt, so will ich mich darüber einstweilen nicht aussprechen. Ich persönlich würde unter allen Umständen der Meinung sein, dass wir auf die Geschwindigkeit von 50 km für alle Motorwagen mit einem Gesamtgewicht bis 3000 kg hinaufgehen können und auch für die Motorräder. Ich weiss, dass die Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich hier gerne ein anderes System hätte. Ich habe aber keine grosse Begeisterung für den bezüglichen Vorschlag. Ich glaube, wir schaffen die allerbeste Klarheit dadurch, dass wir für den ersten Wagentyp, das eigentliche gewöhnliche Automobil mit 3000 kg Höchst-

gewicht, eine bestimmte Geschwindigkeit vorschreiben, und wir gehen auf 50 km hinauf und schliessen uns auch da an die Ordnung in andern Ländern an. Wir würden also in dieser Beziehung uns um 10 km vom Konkordat entfernen. Das gegenwärtig bestehende Konkordat kennt als Maximalgeschwindigkeit nur 40 km. Aber alle diese Bestimmungen haben meines Erachtens nur einen relativen Wert. Wenn einmal ein Automobilfahrer auf einer grossen offenen Strecke, wo keine Fuhrwerke und keine Menschen sich bewegen, wo sich die Strasse schön darbietet — es gibt ja in unserem Land wenige solche Strecken —, etwas mehr als 50 km fährt, so wollen wir ihm das nicht übel nehmen. Er wird das eben auch tun können, weil, wenn keine Menschen dastehen, auch keine Polizisten da sind.

Was die andern Geschwindigkeiten anbelangt, die 25 und 15 km, so hätte ich eher Lust, einem Antrag auf eine höhere Maximalgrenze zuzustimmen. Ich möchte aber gerne abwarten, was die Diskussion bringt.

Ich muss namens der Kommission zunächst beantragen, den Artikel so anzunehmen, wie er vorliegt. Ich behalte mir vor, zu Erhöhungsanträgen zu Art. 2 zu stimmen, wenn solche aus der Mitte des Rates erfolgen.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

Nachmittagssitzung vom 18. Dezember 1923.
Séance de relevée du 18 décembre 1923.

Vorsitz — Présidence: M. Simon.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 335 hievor. — Voir page 335 ci-devant.)

Wettstein: Ich möchte auch bei Art. 21 und 22 beantragen, die Kommission solle diese Artikel noch einmal in Erwägung ziehen. Wir haben doch wohl aus der bisherigen Diskussion den Eindruck bekommen, dass diese etwas künstliche Zusammenstellung der Geschwindigkeiten mit dem Gewicht ihren Platz nicht im Gesetz haben sollte, weil wir ja auf dem Gebiete der Technik immer wieder Neuerungen zu erwarten haben, die zweifellos auch für Gewicht und Geschwindigkeit Bedeutung haben. Es wird auch notwendig sein, die Anregung des Herrn Baumann zu berücksichtigen, ob auch die Forderung in Betracht zu ziehen sei. Sicher ist das von der Kommission vorgeschlagene System nicht für ein Gesetz geeignet, das doch eine gewisse Starrheit in sich birgt. Mir würde persönlich der Antrag

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundeseesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1923
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.12.1923
Date	
Data	
Seite	335-345
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 639

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

muss ich vorausschicken. Ich möchte Sie speziell daran erinnern, dass in andern grossen Ländern zum Teil solche Vorschriften gar nicht bestehen, zum Teil sich anders gestalten. Soviel ich orientiert bin, hat z. B. Frankreich gegenwärtig nur noch eine Geschwindigkeitsbestimmung für Motorlastwagen. Es besteht ein Kommentar zum Code de la route, in dem gesagt wird, dass eine frühere Geschwindigkeit von 30 km, die vorgeschrieben war, nun aufgehoben sei, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil niemand sich daran gehalten habe, weder die Fahrer noch die Polizei. Aber wir sind nun einmal in unseren Verhältnissen aus Refrendumsgründen gezwungen, gewisse Kautelen zu schaffen. So hat denn auch die Kommission im Einklang mit dem Bundesrate das Prinzip angenommen. Aber ich möchte daran erinnern, dass einzelne Mitglieder der Kommission besondere Minderheitsanträge bei den Geschwindigkeitsziffern nicht gestellt haben, um die Sache nicht zu komplizieren. Es war ja zum vornherein ersichtlich, dass bei der Plenarberatung sich ein lebhafter Streit über die Geschwindigkeitsziffern erheben werde, und zwar in beiden Räten, und dass, nicht ganz so wie bei den Besoldungsfragen und bei den Teuerungszulagen, aber doch in ähnlicher Weise, die Schraube nach aufwärts und nach abwärts jeweils angesetzt wird. Ich nehme an, diese Ziffern werden erst bei der Differenzenbereinigung endgültig festgesetzt werden können. Die Kommission hat es für zweckmässig erachtet, die gesetzlichen Vorschriften über die Geschwindigkeiten in Beziehung zu setzen zu dem Gesamtgewicht der einzelnen Wagen, wie ich das bereits schon des Näheren ausgeführt habe. Die Kommission geht in dieser Beziehung über die bundesrätliche Vorlage hinaus, weil sie in dieser Sache es als absolut notwendig erachtet, eine bestimmte Ordnung gesetzlich zu schaffen, eine Ordnung, von der sie auch überzeugt ist, dass sie bei der künftigen Entwicklung der Technik die Basis bilden kann und für absehbare Zeit überhaupt sich in dem ganzen Verkehr, um den es sich hier handelt, einordnen kann. Die Kommission hat sich in bezug auf die Unterscheidung nach dem Gewichte an den Code de la route, an die französische Bestimmung, angelehnt. Sie macht die bereits diskutierte Unterscheidung zwischen einer Vollgummibereifung und der Pneubereifung. Wenn wir diese Bereifungsarten durch eine allgemeine Fassung umschreiben können, um für die Zukunft die von Herrn Kollega Wettstein befürchteten Schwierigkeiten zu vermeiden, so soll es der Kommission meines Erachtens unbenommen sein. Einstweilen haben wir die beiden Typen, um die es sich handelt, den Luftreifen und den Vollgummireifen. Es werden aber auch bald andere Kombinationen kommen.

Was nun die Höchstgeschwindigkeit selbst anbelangt, so will ich mich darüber einstweilen nicht aussprechen. Ich persönlich würde unter allen Umständen der Meinung sein, dass wir auf die Geschwindigkeit von 50 km für alle Motorwagen mit einem Gesamtgewicht bis 3000 kg hinaufgehen können und auch für die Motorräder. Ich weiss, dass die Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich hier gerne ein anderes System hätte. Ich habe aber keine grosse Begeisterung für den bezüglichen Vorschlag. Ich glaube, wir schaffen die allerbeste Klarheit dadurch, dass wir für den ersten Wagentyp, das eigentliche gewöhnliche Automobil mit 3000 kg Höchst-

gewicht, eine bestimmte Geschwindigkeit vorschreiben, und wir gehen auf 50 km hinauf und schliessen uns auch da an die Ordnung in andern Ländern an. Wir würden also in dieser Beziehung uns um 10 km vom Konkordat entfernen. Das gegenwärtig bestehende Konkordat kennt als Maximalgeschwindigkeit nur 40 km. Aber alle diese Bestimmungen haben meines Erachtens nur einen relativen Wert. Wenn einmal ein Automobilfahrer auf einer grossen offenen Strecke, wo keine Fuhrwerke und keine Menschen sich bewegen, wo sich die Strasse schön darbietet — es gibt ja in unserem Land wenige solche Strecken —, etwas mehr als 50 km fährt, so wollen wir ihm das nicht übel nehmen. Er wird das eben auch tun können, weil, wenn keine Menschen dastehen, auch keine Polizisten da sind.

Was die andern Geschwindigkeiten anbelangt, die 25 und 15 km, so hätte ich eher Lust, einem Antrag auf eine höhere Maximalgrenze zuzustimmen. Ich möchte aber gerne abwarten, was die Diskussion bringt.

Ich muss namens der Kommission zunächst beantragen, den Artikel so anzunehmen, wie er vorliegt. Ich behalte mir vor, zu Erhöhungsanträgen zu Art. 2 zu stimmen, wenn solche aus der Mitte des Rates erfolgen.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

Nachmittagssitzung vom 18. Dezember 1923.
Séance de relevée du 18 décembre 1923.

Vorsitz — Présidence: M. Simon.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 335 hievor. — Voir page 335 ci-devant.)

Wettstein: Ich möchte auch bei Art. 21 und 22 beantragen, die Kommission solle diese Artikel noch einmal in Erwägung ziehen. Wir haben doch wohl aus der bisherigen Diskussion den Eindruck bekommen, dass diese etwas künstliche Zusammenstellung der Geschwindigkeiten mit dem Gewicht ihren Platz nicht im Gesetz haben sollte, weil wir ja auf dem Gebiete der Technik immer wieder Neuerungen zu erwarten haben, die zweifellos auch für Gewicht und Geschwindigkeit Bedeutung haben. Es wird auch notwendig sein, die Anregung des Herrn Baumann zu berücksichtigen, ob auch die Forderung in Betracht zu ziehen sei. Sicher ist das von der Kommission vorgeschlagene System nicht für ein Gesetz geeignet, das doch eine gewisse Starrheit in sich birgt. Mir würde persönlich der Antrag

des Bundesrates besser gefallen. Vielleicht wird aber die Kommission noch eine andere Formulierung finden. Diejenigen, die mit der polizeilichen Durchführung solcher Bestimmungen zu tun haben, erklären übereinstimmend, dass sie fast unmöglich ist. Mit einer Verordnung kann man es schliesslich probieren, weil die praktischen Erfahrungen die nötigen Korrekturen liefern. Aber ein Gesetz kann man nicht so leicht ändern, und deshalb bitte ich um Zurückweisung der Art. 21 und 22 an die Kommission.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich möchte diesem allgemeinen Rückweisungsantrag entgegentreten und Sie bitten, nach dem Antrage der Kommission vorzugehen und den Artikel zu genehmigen. Ich weiss ja, dass eine Anzahl Polizeikanzleien und eine Anzahl von kantonalen Polizeidirektoren die spezifizierten Vorschriften des bisherigen Konkordates so gerne handhaben, dass sie sich nicht leicht an etwas anderes gewöhnen. Wir haben aber bei der Prüfung der Sache die Ueberzeugung bekommen, dass mit dem System, das wir Ihnen vorschlagen, der Sicherheit der Unterscheidung der verschiedenen Wagenarten am besten gedient ist und dass wir da ein Terrain gefunden haben, das sich durch die Entwicklung nicht ändern wird, sondern das sie befördern wird.

Wir müssen die Geschwindigkeiten von gewissen Bestimmungen über das Gewicht abhängig machen, wenn wir Höchstgeschwindigkeiten im Gesetze aufstellen wollen. Und dass wir das tun müssen, darüber sind wir alle klar, auch diejenigen, die es gern gesehen hätten, wenn alles der Vollziehungsverordnung überwiesen worden wäre. Wir sind in dieser Beziehung mit unserem Gesetz etwas schwieriger daran als die Konkordatskantone, die eben doch schliesslich meist nur durch einfachen Beschluss des Kantons- oder Regierungsrates dem Konkordate beigetreten sind.

Wenn Sie dennoch Rückweisung beschliessen im einen oder andern Punkte, so haben wir ja gewiss nichts dagegen. Ich habe Ihnen heute schon den biblischen Gedanken angeführt, von dem ich ausgehe in der ganzen Sache: wir wollen alles gerne prüfen, und sehen, dass wir das beste behalten können. Aber dann bitte ich Sie, uns bestimmte Weisung zu erteilen und uns zu sagen, in welcher Art und Weise wir noch neu prüfen sollen, was wir noch beziehen sollen, wie Sie sich unsere Arbeit denken. Dann werden wir gewiss den Auftrag gerne erfüllen. Aber nur so allgemein zu sagen: Zurückweisen, prüfen, es passt uns nicht, können wir unmöglich als eine gedeihliche Art und Weise der Gesetzgebung betrachten. Sie müssen daran denken: wir machen die Sache heute nicht endgültig fertig, die Vorlage geht auch noch an den Nationalrat, und ich nehme an, er werde ihr durch seine Kommission die gehörige Aufmerksamkeit schenken und die Fragen, die wir erörtert haben, werden dort vielleicht wieder von neuen Gesichtspunkten aus besprochen werden. Wir werden also unmöglich schon heute in allen Punkten die endgültige, ich will auch sagen die absolut richtige Lösung finden. Aber wir müssen vorwärts kommen, und wir kommen nicht vorwärts, wenn man sich einfach darauf beschränkt, zu sagen: Zurück.

Ich bitte Sie, den Artikel anzunehmen. Ich habe die Ueberzeugung, wenn wir das Gesetz dann einmal nach dem System der Kommission durchgearbeitet haben, wird manches Bedenken dagegen verschwinden und wird man sich allerseits überzeugen, dass die Kommission das richtige getroffen hat. Wir wollen einmal etwas Positives schaffen. Wir wollen heute einmal so entscheiden, wie wir es für gut finden. Und dann sollen die weiteren Instanzen sich damit abgeben.

Schneider: Ich hätte es lieber gesehen, wenn die Abstufung nach Gewichten und die Festsetzung einer Maximalgeschwindigkeit für die verschiedenen Kategorien in der Vollziehungsverordnung hätte geregelt werden können, und zwar aus dem Grunde, um dem Fortschritt in der Technik ebenfalls Rechnung tragen zu können. Wollen Sie nun aber die Festlegung der Maximalgeschwindigkeiten im Gesetze selbst regeln, so erlaube ich mir, darauf aufmerksam zu machen, dass die Festlegung einer Maximalgeschwindigkeit von 15 km auf offener Strecke für Motorlastwagen bei einem Gesamtgewicht von 5000 kg zu eng bemessen ist. Die Gültigkeit einer so geringen Geschwindigkeit soll die Wirkung haben, dass die Vollgummibereifung durch die die Strassen weniger abnützende Pneubereifung ersetzt werden soll. Es ist heute schon darauf aufmerksam gemacht worden, dass die Technik noch nicht am Ende ist und dass die Zukunft uns Bereifungen bringen kann, die die heute im Betrieb sich befindenden bedeutend in der Bewertung der Strassenschonung übertreffen können. 15 km pro Stunde sind eine Geschwindigkeit, die von einem guten Pferde im Trab übertroffen wird, eine Geschwindigkeit, die die Wirtschaftlichkeit der Motorlastwagen überhaupt in Frage stellt. Dass die Festlegung einer so geringen Geschwindigkeit die Entwicklung des Lastwagenverkehrs in Frage stellt, ist ganz sicher. Eine Einengung dieses für unsere Volkswirtschaft so wichtigen Verkehrsmittels kann aber nicht im Willen des Gesetzgebers liegen. Auch kann es nicht im Willen des Gesetzgebers liegen, Bestimmungen zu erlassen, die in Wirklichkeit nicht gehalten werden. Wenn wir eine solch einengende Bestimmung in das Gesetz aufnehmen, so können Sie auf offenen Strassen von Kilometer zu Kilometer einen Polizisten hinstellen, wenn Sie wollen, dass diese Vorschrift eingehalten werden soll.

Keller-Zürich: Ich möchte in erster Linie zu Ziff. 3 einen Zusatzantrag stellen und zwar folgenden, dass gesagt wird, « bei Motorlastwagen mit Pneubereifung oder gleichwirkender Bereifung ».

Es ist heute morgen schon von Herrn Bundesrat Häberlin auf die Fortschritte der Technik aufmerksam gemacht worden. Er hat darauf aufmerksam gemacht, dass für die schweren Motorwagentypen der Luftreifen eigentlich noch nicht als Ideallösung befunden worden sei, man vertraue sich noch nicht, bei den schweren Wagen mit Pneureifen zu fahren. Nun haben wir eine Reihe von Industrien in der Schweiz, die die Frage studieren, ob nicht der Pneureifen ersetzt werden könne und es haben speziell die Stahlwerke Fischer in Schaffhausen ein Rad konstruiert (sie nennen es Simplex-Rad), bei dem unter dem Schlauch und an Stelle der komprimierten Luft eine gelatinöse Masse vorhanden ist. Dieses

Rad, das in der Fabrik noch ausprobiert wird, hat den Vorteil, dass kein Platzen stattfinden kann. Wenn der Schlauch reisst, so entsteht nicht das, was wir jetzt erleben, diese starke Erschütterung, sondern die gelatinöse Masse bleibt ruhig. Auf der andern Seite ist diese gelatinöse Masse elastisch, so dass wir mit diesem Rade die gleichen Vorteile haben wie mit einem Pneureifen. Das ist eine Erfindung, es wird deren noch andere und mehrere geben. Deshalb glaube ich, sollten wir die Begünstigung, die wir im Gesetzesentwurf für die Pneubereifung vorgesehen haben, diese Zehnkilometerprämie, nicht nur auf die Motorlastwagen mit Pneubereifung ausdehnen, sondern auch auf diejenigen Wagen mit einer Bereifung, die die gleiche Pufferwirkung zwischen Maschinen und Strassé hat, wie der Pneureifen.

Was den Rest des Artikels anbelangt, so wäre es ja verhältnismässig einfach, in das Gesetz nur eine Maximalgeschwindigkeit aufzunehmen und der bundesrätlichen Verordnung dann die Abstufung zu überlassen, je nach dem Charakter des Wagens, je nach der Schwere des Wagens und nach seiner Zweckbestimmung. In der Kommission ist diese Frage auch besprochen worden, aber wir hatten das Gefühl, dass man aus referendumstaktischen Gründen etwas weiter gehen müsste. Daher sind wir dazu gekommen, zwei Höchstgeschwindigkeiten anzunehmen, eine für die Motorwagen unter 3000 kg, und die andere für die Motorlastwagen, wobei man dann unterschieden hat zwischen Wagen über 5000 kg und solchen unter 5000 kg. Nun ist von Herrn Kollega Schneider ausgeführt worden, dass die 15 km-Schnelligkeit für die Wagen von über 5000 kg zu wenig sei. In der Kommission waren wir uns durchaus bewusst, dass das wenig sei. Aber wir wollten damit eben einen Druck ausüben daraufhin, dass möglichst bald diese Vollgummireifen entfernt und durch die Pneubereifung oder etwas Adäquates ersetzt werden. Das Votum des Herrn Schneider beweist eigentlich nur, dass die Kommission auf dem rechten Wege ist. Man wird eben dann so schnell als möglich zu diesen Pneubereifungen übergehen, um schneller fahren zu können. Ich glaube also, dieses Mittel, das die Kommission hier gewählt hat, ist durchaus am Platze und ich möchte Ihnen empfehlen, die Ziff. 2 des Art. 21 unverändert zu belassen.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich persönlich akzeptiere gern den Antrag des Herrn Ständerat Keller und möchte aus der Diskussion von heute vormittag nur herausgreifen und wiederholen, dass es sich hier um eine redaktionelle Frage handelt. Wenn es der Kommission gelingt, das Prinzip, das wir aussprechen wollen, durch den Gegensatz zwischen Vollgummi und Pneureifen besser zu redigieren, vollkommener, allgemeiner zu umfassen, so werden wir selbstverständlich dann durchwegs diesem Prinzip gerecht werden dadurch, dass wir es bei der Redaktion der einzelnen Artikel, also auch des vorliegenden Artikels, dann zur Anwendung bringen. Es sind ja heute schon neue Umschreibungen genannt worden, und ich nehme an, die Kommission werde sich von fachkundiger Seite noch nähere Auskunft über die Sache geben lassen, so dass wir hier vielleicht an Stelle der von Herrn Kollega Keller vorgesehenen Redaktion eine greifbarere und all-

gemeinere Redaktion finden können. Ich will auch erklären, dass ich persönlich die Auffassung habe, wenn wir so weit kommen, das Prinzip auszusprechen, so dass es dann in der Vollziehungsverordnung seine Ausführung finden kann, werden wir glücklich sein. Wenn ich mich also dem Rückweisungsantrag des Herrn Ständerat Wettstein widersetzt habe, so geschah das nicht etwa in der Meinung, dass wir dieser redaktionellen Frage nicht alle nötige Aufmerksamkeit schenken wollen, sondern um einmal das System der Vorlage bestehen zu lassen und auch bezüglich der Geschwindigkeiten einen Entscheid treffen zu können. Ich habe heute morgen schon erklärt, dass ich einer höheren Geschwindigkeit persönlich gern zustimmen werde. Wenn Herr Ständerat Schneider eine Erhöhung um 10 oder 5 km vorschlägt, so könnte ich das vollständig mit meiner Auffassung vereinbaren. Aber auf der andern Seite glaube ich, würde vielleicht doch der Zweck, den die Kommission mit dem Unterschiede zwischen den harten und den weichen Bereifungen verfolgt, nicht so ganz erreicht. Man wird auch im andern Rate um diese Ziffern wieder hin und her debattieren. Wir sind uns ja gewohnt, bei unserer Gesetzgebung — wie ich schon einmal gesagt habe —, ob es sich um Besoldungen oder um Geschwindigkeiten oder Wiederholungskurse oder Rekrutenschulen handelt, die Ziffern immer im allerletzten Moment festzusetzen. Das wird auch hier der Fall sein. Es handelt sich für heute weniger darum. Ich könnte aber der Festsetzung einer höheren Geschwindigkeit persönlich zustimmen.

Wettstein: Wenn ich Ihnen beantragte, den Artikel an die Kommission zurückzuweisen, so geschah es nur deshalb, weil es ausserordentlich schwer ist, in das System, das die Kommission gewählt hat, Abänderungen hineinzubringen, ohne dass das System als Ganzes aus den Fugen geht. Aber ich möchte Herrn Kollega Bolli doch noch sagen, was mich an diesem System so sehr beunruhigt. Nach Abs. 1 soll für Motorwagen unter 3 t, also für alle Motorwagen, Personen- und Lastwagen, und für Motorräder das Höchstmass der Geschwindigkeit 50 km betragen. Dann kommt die zweite Kategorie, Motorlastwagen bis 5 t mit Vollgummibereifung und die besondere Privilegierung der Luftbereifung. Nun frage ich mich aber, was ist denn eigentlich für die Kategorie zwischen 3000 und 5000 kg massgebend? Ich weiss allerdings nicht, ob Motorlastwagen von 3—5 t mit Luftbereifung existieren, vielleicht weiss es die Kommission besser; wenn aber zwischen 3000 und 5000 kg-Lastwagen mit Pneus vorhanden sind, so darf nach Abs. 1 die Geschwindigkeit 50 km erreichen. Das ist zu viel. Schon das Gewicht von 3000 kg ist mir zu hoch. Auch ein Motorlastwagen von 2500 kg mit Luftbereifung übt bei 50 km-Geschwindigkeit auf unsere Strassen und unsere Brücken eine ganz bedenkliche Wirkung aus. Wenn ich den Artikel richtig auslege, so sind diese Maxima der Belastung zu hoch.

Es scheint mir, dass das ganze System an einem gewissen Fehler leidet, indem man im Abs. 1 nur die Belastung zum Kriterium macht; im Abs. 2 kommen dann auf einmal nur die Motorlastwagen mit dem Kriterium der Vollgummibereifung und der Privilegierung der Pneubereifung. Das scheint

mir nicht ganz konsequent durchgeführt zu sein. Ich hätte lieber gesehen, wenn man nach dem Antrage des Bundesrates gewisse Maxima für die Motorlastwagen im allgemeinen aufgestellt hätte, im übrigen aber den Unterschied zwischen Motorlastwagen und Automobilen vollständig durchgeführt hätte. Das ist der Vorzug in der Fassung des Bundesrates. Sie setzt eine Maximalgrenze fest und überlässt das weitere der Verordnung.

Bundesrat Häberlin: Herr Ständerat Wettstein geht jedenfalls von irrtümlichen Voraussetzungen aus. Ich persönlich könnte mich ja mit seinen Anschauungen durchaus abfinden, dass der Bundesrat die Kategorien aufzustellen hätte. Das war unsere ursprüngliche Lösung, wenigstens unter einigen Vorbehalten. Nun hat aber die Kommission meines Erachtens aus zutreffenden, referendumspolitischen Gründen einen neuen systematischen Standpunkt eingenommen, und ich glaube, diese Systematik ist nicht so schlimm, wie sie sich Herr Ständerat Wettstein vorstellt. Es ist auch keine Lücke, wenn er zum Art. 21 den Art. 1, al. 3, hinzunimmt. Wir haben die Tourenwagen, die gewöhnlichen Motorwagen unter 3000 kg Gesamtgewicht. Da ist die Höchstgrenze 50 km. Was über 3 t Gesamtgewicht aufweist, wird im Art. 1 des Gesetzes als Motorlastwagen definiert. Also ist es nicht richtig, was Herr Wettstein annahm, dass ein Viertonnenwagen bis 50 km fahren könne, sondern dieser ist zum vorneherein verdammt, als Motorlastwagen unter diesem Gesetze zu stehen, zwar unter den Bestimmungen von Art. 21, al. 2. Der Wagen von 4 t ist unter allen Umständen ein Motorlastwagen, der 25 km Höchstgeschwindigkeit hat, wenn er eine Vollgummibereifung hat, und 35 km, wenn er Pneubereifung aufweist. Dann kommt die nächste Grenze, 5 t. Was darüber ist, das hat die niedrige Maximalgeschwindigkeit von 15 km bei Vollgummibereifung, von 25 km bei Pneubereifung. Ich gehe mit Herrn Ständerat Schneider einig, dass diese Zahlen reichlich niedrig genommen sind. Herr Keller hat Sie nun beruhigt, indem er sagte, das werde ja korrigiert durch die Prämie für die Pneubereifung. Nach dem, was ich Ihnen heute morgen auseinandergesetzt habe, ist diese Beruhigung zutreffend für leichtere Motorlastwagen bis zum Gewichte von 4 oder 5 t. Da können wir ruhig diese geringere Höchstgeschwindigkeit einsetzen, weil wir sagen: Wenn du rascher fahren willst, so schaffe dir Pneubereifung an. Diese Vertröstung ist aber nicht ganz richtig da, wo wir dem guten Mann keine Pneubereifung geben können, weil sie nicht vorhanden ist. Das ist ein bisschen schwindelhaft, wenn wir dem Automobilisten sagen: Du kannst dir die höhere Maximalgeschwindigkeit durch Umorgeln deines 5 t-Wagens in einen Pneuwagen verschaffen. Er kann es nicht, wenigstens heute nicht, und darum ist mir die Lösung zweifelhaft. Ich möchte sie aber heute im Art. 21 nicht anfechten. Wir werden ja noch ziemlich lange an diesem Automobilgesetz zu doktern haben — leider. Wir werden wahrscheinlich nach einem Jahre, wie ich heute überblicke, noch daran arbeiten, nicht mehr bei der ersten Lesung im Ständerate, aber beim andern Rate. In der Zwischenzeit werden wir dann wieder Erfahrungen gesammelt haben und Herr Bolli hat Recht, wir werden erst dann die endgültigen Zahlen

fixieren. Wir werden auch das Material haben. Was Sie mir heute morgen auf mein ehrliches Gesicht hin hätten glauben sollen, das werden Sie glauben müssen, gestützt auf die Tabellen, die Aufstellungen der produzierenden Industrie, die man Ihnen vorlegen wird. Darum möchte ich Sie bitten, für heute den Art. 21 nach dem Antrag der Kommission mit dem Zusatz des Herrn Ständerat Keller anzunehmen.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich glaube, der verehrte Herr Vorredner hat den Weg aus dem Irrgarten gezeigt, in dem wir uns etwas verirrt hatten. Ich habe den Eindruck, und das ist vielleicht der Fehler der Vorlage — wir werden uns den Vorwurf mehr oder weniger gefallen lassen müssen —, dass das System nicht ganz durchsichtig gewesen ist. Wenn man Art. 1 vergleicht mit dem vorwürfigen Artikel, so ist die Sache meines Erachtens ausserordentlich klar. Da sind die Kategorien unterschieden. Wir haben das auch nicht willkürlich gemacht am grünen Tisch, so per Zufall, sondern wir haben anderwärts bestehende Bestimmungen zu Rate gezogen und auch hier den sehr praktisch angelegten Code de la route, die französische Verordnung; zugrunde gelegt, nachdem wir uns von Fachleuten haben berichten lassen, dass diese Kategorien und Unterscheidungen praktisch seien und im Leben bestehen. Wir werden mit diesen Unterscheidungen nicht nur unsern Automobilisten und unserer Automobilindustrie dienen, sondern uns in der Linie bewegen, in der sich unsere Nachbarn im Westen und sogar im Norden bewegen, so dass wir ein Fundament haben, auf dem man weiter bauen kann.

Ich muss auch noch eine Klarheit schaffen. Damit wiederhole ich vielleicht etwas, was ich schon mehrfach gesagt habe. Wenn hier vom Gesamtgewicht gesprochen ist in Art. 1, Art. 21 usw., so ist darunter zu verstehen nicht die Belastung des Wagens, sondern das Gesamtgewicht des Wagens, also das Gewicht des Wagens, plus die zulässige Belastung. Wie ich Ihnen heute vormittag schon gesagt habe, gehen wir davon aus, dass für diese Kategorien von Wagen dann auch der entsprechende Vormerk im Verkehrsausweis enthalten ist. Der Verkehrsausweis wird erteilt für diese und diese Kategorie, für einen Motorwagen, das heisst für einen Wagen, dessen Gewicht unter 3 t ist, oder für einen Wagen bis zu 5000 kg und für einen Wagen von 5—10,000 kg. Diese Kategorien werden sich rasch einleben. Ich habe für mich die Ueberzeugung, wenn die Praxis sich einmal damit abgefunden hat, wird sie sich damit befreunden, weil die Unterscheidungen klar, einfach und praktisch sind. Wir werden uns ja in der Kommission noch mehr damit beschäftigen müssen. Ich habe für mich die Absicht, der Kommission zu beantragen, noch speziell einen Fachmann zu den Beratungen der Kommission zuzuziehen. Ich kann Ihnen die Versicherung geben, dass wir auch die Frage, die wir momentan besprechen, ob Sie nun zurückweisen oder nicht zurückweisen, selbstverständlich durch einen Fachmann uns näher werden erläutern lassen. Für heute bin ich der Meinung, wir sollten uns einmal mit der Vorschrift begnügen und sie so annehmen, wie sie vorliegt. Ich konstatiere, dass ein Antrag auf Erhöhung der Minimalgeschwindigkeit noch nicht gestellt wird. Aber ich nehme an, es sei dies mit der *reservatio mentalis*

geschehen, dies bei einer günstigeren Gelegenheit dann nachzuholen. Ich mache sie für mich auch.

Schneider: Ich weiss sehr wohl, was man mit dieser Geschwindigkeit von 15 km erreichen will. Nun aber wissen wir, dass wir für Fünftonnenwagen überhaupt noch keine bessere Bereifung gefunden haben. Wenn Sie die 15 km im Art. 21 bestehen lassen, dann schreiben Sie für diese Motorlastwagenbesitzer eine Bestimmung vor, die überhaupt nicht gehalten werden kann. Nun frage ich Sie noch einmal: Wollen wir solche Vorschriften erlassen, die in Wirklichkeit nicht durchgeführt werden können? Ich erinnere mich noch ganz gut eines Votums von Herrn Böhi anlässlich der Beratung des Gesetzes über die Stempelsteuer. Damals hat Herr Böhi davor gewarnt, eine Bestimmung in das Gesetz aufzunehmen, der in der Praxis doch nicht nachgelebt werde. Es betraf die Uebertragung des Stempels an den Gläubiger. Herr Böhi hat damals nicht Recht erhalten, aber die Wirklichkeit hat ihm Recht gegeben, denn heute ist tatsächlich das eingetreten, was er befürchtet hat. Nun wollen wir wieder einen ähnlichen Fehler begehen, der sich zum Nachteil unserer Gesetzgebung auswirken wird. Um das zu vermeiden, stelle ich den formellen Antrag, es sei in Abs. 2 die Höchstgeschwindigkeit für Wagen von 5000 kg von 15 km auf 20 km zu erhöhen.

Schöpfer: Herr Schneider ist mir mit seiner Antragstellung zuvorgekommen. Ich habe zwei- bis dreimal schon das Wort verlangt und bin nicht beachtet worden. Ich erlaube mir, Ihnen den Antrag des Herrn Schneider in etwas anderer Formulierung zu präsentieren, und zwar in der nachfolgenden: «Die Geschwindigkeit soll je nach Bereifung und Belastung 20 bis 25 km in der Stunde nie überschreiten.» Das würde stehen unter dem Titel der Motorlastwagen, Höchstgeschwindigkeit. Es ersetzt Al. 2 und 3 von Art. 21. Ich behalte mir dann vor, bei Art. 62 unserer Vorlage darauf hinzuweisen, dass die Festsetzung der Kategorien durch den Bundesrat zu erfolgen hat.

Herr Bundesrat Häberlin wird bemerken, dass ich mich an die bundesrätliche Vorlage halte. Einer Begründung bedarf dieser Antrag nicht mehr. Die Kommission selbst, sowohl der Herr Kommissionsberichterstatter als auch Herr Dr. Gustav Keller, der auch Mitglied der Kommission ist, erklären uns beide ihr Einverständnis, der Bundesrat erklärt das auch durch Herrn Bundesrat Häberlin, dass sie persönlich grundsätzlich mit einer Erhöhung der Höchstkilometerzahl einverstanden wären. Ueberdies darf man doch auch darauf hinweisen, dass, wenn wir diese, von der Kommission vorgeschlagene Kilometerzahl in Art. 21 für die Motorlastwagen festsetzen, wir uns von den Bestimmungen der ganzen übrigen Welt und aller Länder Europas absondern. Kein einziges Land in Europa hat eine solch niedrige Zahl als Höchstgeschwindigkeit der Motorlastwagen. Wenn unsere Automobilfabriken als Typ auch Lastwagen mit 10 oder 15 km Höchstgeschwindigkeit herstellen müssen, dann müssen die Fabriken, welche hauptsächlich auf den Export angewiesen sind, zwei Typen herstellen, einen Exporttyp und einen Inlandtypus. Wie dadurch die ganze Fabrikation sich kompliziert und verteuert, das mag jeder sich selbst klarmachen.

Und die Unzahl von bestehenden Wagen? Die müssen alle oder zum grossen Teil wenigstens das Wechselgetriebe wechseln, neu konstruieren lassen mit ausserordentlich hohen Kosten. Das dürfen wir nicht machen. Als ich diese Ziffern über die Höchstgeschwindigkeiten gelesen habe, hatte ich das Gefühl, als ob man durch schwere Belastung des Motorlastwagenverkehrs den kranken Bundesbahnen etwas auf die Beine helfen wollte. Dieser Hintergedanke hat etwas mitgewirkt, ganz gleich, wie bei der Einführung der ungeheuren Benzinbesteuerung, die ebenfalls den Bundesbahnen auf die Beine helfen soll. Man kann sich des Gefühles nicht erwehren, man wolle den Bundesbahnen dadurch einen Gefallen erweisen. Aber mit solchen Gewaltmassnahmen auf Kosten eines ganzen Produktionsstandes verbessert man auf jeden Fall die Lage der Bundesbahnen nicht.

Ich möchte Sie also bitten, den Antrag, den ich Ihnen vorgeschlagen habe, gutzuheissen. Vielleicht kann Herr Schneider seinen Antrag mit dem meinigen vereinigen. Das alles sage ich nur eventuell, für den Fall, dass Art. 21 nicht an die Kommission zurückgewiesen wird. Wenn Sie Art. 21 an die Kommission zurückweisen, dann mag die Kommission prüfen, ob sie diesen Antrag gutheissen will oder nicht.

Wettstein: Die Ausführungen des Herrn Bundesrat Häberlin und des Herrn Kommissionsreferenten wirken ja insofern etwas abklärend, als sie feststellen, dass Motorwagen über 3000 kg unter allen Umständen unter Abs. 2 fallen. Aber damit ist das andere Bedenken nicht beseitigt, dass eventuell Motorlastwagen mit 2900 kg Gewicht bis zu 50 km fahren dürfen. Darüber bin ich noch nicht beruhigt. Ich glaube, dass auch das schon für die Strassen eine sehr schwere Belastung ist. Ich bin im Interesse eines rascheren Fortschreitens unserer Beratung bereit, den Antrag auf Rückweisung zurückzuziehen, nachdem der Herr Referent zugesagt hat, dass die Kommission auch den Art. 21 nochmals in Beratung ziehe; dabei hat es aber die Meinung, dass jedenfalls über die Anträge Schöpfer und Schneider heute abgestimmt wird, damit die Kommission weiss, woran sie sich zu halten hat. Der Antrag Schöpfer entspricht den praktischen Bedürfnissen jedenfalls besser als der Antrag der Kommission, denn deren ganzes System ist eben zu starr.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich möchte persönlich erklären, dass ich auch für den Antrag Schöpfer stimmen werde, immerhin in der selbstverständlichen Annahme, dass die redaktionelle Eingliederung dieses Antrages noch seitens der Kommission geordnet werden muss, wobei es dann heute schon die Meinung haben soll, dass die für den Bundesrat nötigen Kompetenzen niedergelegt werden in der Vollziehungsverordnung.

Schneider: Ich vereinige meinen Antrag mit demjenigen des Herrn Schöpfer. Es ist dann auch meinem Wunsche Rechnung getragen, dass der Bundesrat die Abstufung der Kategorien vornehmen soll.

Bundesrat **Häberlin:** Ich möchte eine Bemerkung zum Verständnis beifügen. Der Antrag Schöpfer hat zur natürlichen Konsequenz, dass Al. 3 gestrichen würde, so dass nicht mehr abgestimmt werden müsste

über den Antrag Keller, wenn der Antrag Schöpfer angenommen würde.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag Schöpfer	23 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	5 Stimmen

Art. 22.

Antrag der Kommission.

Verminderte Geschwindigkeit.

Das Höchstmass der Geschwindigkeit beim Durchfahren von Ortschaften beträgt 25 km in der Stunde, für Motorlastwagen 10 km.

(B. R. Art. 25.)

Proposition de la commission.

Vitesse réduite.

Dans les localités, la vitesse ne dépassera pas 25 km, et pour les automobiles de poids lourd, 10 km à l'heure.

(C. f. art. 25.)

Antrag des Bundesrates.

Ortschaften beträgt 30 km in der Stunde, für Motorlastwagen 15 km.

Proposition du Conseil fédéral.

... ne dépassera pas 30 km, et pour les automobiles de poids lourd 15 km à l'heure.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich erinnere an das, was ich im allgemeinen in der Eintretensdebatte gesagt habe, an die Notwendigkeit der Rücksichtnahme auf die sehr differenzierten lokalen Verhältnisse in unserem lieben Schweizerlande. Die Kommission und der Bundesrat sind nun allerdings hier bei der Höchstgeschwindigkeit nicht einig. Der Bundesrat hat vorgeschlagen 30 km für die Motorwagen, die Kommission hat mehrheitlich nur 25 bestimmt, und für Motorlastwagen hat der Bundesrat 15 angesetzt, die Mehrheit der Kommission dann nur 10. Ich habe für mich die Idee, es sollte zu dem Vorschlage des Bundesrates zurückgekehrt werden, weil es sich da nun um Geschwindigkeiten handelt, die nicht zu gross sind, wenn man die Verhältnisse berücksichtigt. Besonders eine Geschwindigkeit von nur 10 km für die Motorlastwagen ist geradezu eine technische Unmöglichkeit. Wenn wir diese Geschwindigkeit ansetzen würden, so würden wir unter Umständen die Produktion veranlassen, zwei Typen zu bauen. Ich persönlich stimme also hier zum Entwurfe des Bundesrates, und muss es den verehrten Kollegen von der Kommission überlassen, die die starke Reduktion befürworteten, dies auch hier zu tun.

Wettstein: Ich bin glücklich, dass ich doch einmal mit dem Kommissionsreferenten übereinstimme. Ich möchte Ihnen sehr empfehlen, die beiden Zahlen des Bundesrates wieder aufzunehmen. Wer schon Automobil gefahren ist, der weiss, dass man bei der Geschwindigkeit von 25 bis 30 km das Fahrzeug durchaus beherrscht, und dass es nicht nötig ist,

unter diese Zahlen herunterzugehen. Wenn Sie dagegen auf 25 km hinuntergehen, werden Sie diejenige Quelle von Schikanen, die jetzt am reichlichsten fliesst, erst recht öffnen, denn gerade die Ortsgeschwindigkeit gibt erfahrungsgemäss am allermeisten Anlass zu falschen Schätzungen der Geschwindigkeit, zu Bussen und Quälereien, die man vermeiden kann. Ich wünsche, dass die Automobilisten vernünftig fahren, aber das Tempo von 25 bis 30 km ist das mittlere Tempo, bei dem der Leiter vollkommen Gewalt über das Fahrzeug hat, ohne dass er damit zum Verkehrshindernis wird. Man muss immer auch die Gegenseite betrachten. Das kommt sehr scharf zum Ausdruck bei den Lastwagen. Ich behaupte, eine Geschwindigkeit von 10 km in den Dörfern ist schlechterdings nicht durchführbar, weil das Publikum reklamieren wird. Wir haben es in Zürich erlebt. Wir wollten die Geschwindigkeit der Lastwagen noch weiter herabsetzen. Da musste aber die Polizei von sich aus verlangen, dass man die Maximalgeschwindigkeit wieder erhöhe, weil die Folge ständige Stockungen im Verkehr waren. Leute und Fuhrwerke kamen nicht mehr vom Flecke. Das Automobil ist nicht dazu da, dass man daraus Barrikaden macht für den Verkehr, sondern dasjenige Fahrinstrument, mit dem man rasch vorwärts kommen soll, jedenfalls rascher als mit einem Pferdefuhrwerk. Wenn Sie aber in den Dörfern für alle Lastwagen 10 km festsetzen, so werden Sie erleben, dass die Polizei verzweifelt und das Publikum reklamiert, weil der Verkehr nicht vorwärts kommt. 15 km ist schon eine Geschwindigkeit, die zur Voraussetzung hat, dass der Fahrer sehr gut fahren kann. Es gehört nämlich eine grössere Kunst dazu, ein Automobil in langsamem Tempo zu steuern, als schnell davon zu kommen. Deshalb sollte man nicht unter 15 km gehen. Wenn wir Gelegenheit hätten, dieses Tempo dem Ständerat zu demonstrieren, so würden Sie alle sagen, dass 15 km das Minimum bedeutet. Ich will nicht über 15 km hinausgehen, dagegen möchte ich Sie im Interesse des Verkehrs, nicht bloss des Automobilverkehrs, sondern des gesamten Verkehrs, bitten, die Maximalgeschwindigkeit in Dörfern für Lastautomobile auf 15 km festzusetzen.

Scherer: In der Kommission habe ich für den Antrag gestimmt, dass die Geschwindigkeit der Motorlastwagen durch Ortschaften 10 km und nicht 15 km betragen soll. In bezug auf die Geschwindigkeit der übrigen Automobile kann man dem Antrage des Bundesrates wohl folgen. Ich habe den Eindruck, dass die Art und Weise, wie das möglichst schnelle Fahren als das anzustrebende Ideal gepriesen wird, mit den realen Verhältnissen doch etwas in Widerspruch steht. Die Geschwindigkeit, die gegenwärtig für Motorlastwagen durch Ortschaften gestattet ist, beträgt 15 km. Das ist nun eine tägliche Wahrnehmung, die ich machen muss, dass die übliche Geschwindigkeit der Motorlastwagen für die Strassen einer Stadt übertrieben ist. Ich spreche hier nicht von Strassen, die breit und gerade durch ein Dorf führen, Strassen, die übersichtlich sind, sondern von den Strassen im Innern der Städte, man denke z. B. an die Freie Strasse in Basel, die oft nicht übersehen werden können und für den starken Verkehr fast zu schmal sind. Wenn da ein schwerer Lastwagen in vollem Tempo die Strasse hinunterfährt, so bedeutet

das eben eine gewisse Gefahr. Ich komme auch hier mit dem Hinweis, den ich mir in der Kommission gestattet habe: Man darf nicht vergessen, dass in der Stadt die Strasse oft benützt werden muss von kleinen Kindern, die ihren Schulweg allein machen müssen, deren Mutter sie nicht jeden Morgen in die Schule begleiten und wieder abholen kann. Wenn man täglich sieht, wie kleine Kinder Strassen kreuzen müssen, in denen ein solcher Automobilverkehr stattfindet, und wenn man sieht, mit welchen Geschwindigkeiten auf solchen Strassen oft Motorlastwagen fahren, Geschwindigkeiten, bei denen ein rasches Bremsen der schweren Wagen nicht möglich ist, so muss man sagen, dass die geduldete Geschwindigkeit zu hoch ist. Die Herren, die da glauben, das A und O des Fortschrittes bestehe darin, dass die Automobile möglichst rasch fahren, müssen verstehen, dass man da auch anderer Meinung sein kann.

Ich möchte mich nicht zum Wortführer irgend einer unvernünftigen oder knorzigigen Bestimmung machen; aber ich möchte wünschen, dass die Kommission in ihren weiteren Verhandlungen einmal Proben mit dem Vehikel selbst macht, nicht nur in einem Dorfe draussen, sondern im Innern der Stadt, um zu sehen, wie sich die Sache in der Stadt ausnimmt. Man sollte die Geschwindigkeiten von 10 km und von 15 km sehen und auf Grund dieses Augenscheines zu einem konkreten Resultate kommen. Die Motive mit denen ich hier dem Drängen einzelner Herren in den Weg trete — das darf ich doch noch sagen —, sind durchaus keine hinterwäldlerischen, sondern es sind die soliden und gut demokratischen Motive der Rücksichtnahme, und zwar der Rücksichtnahme darauf, dass die Verkehrswege auch für Fussgänger da sind, dass sie namentlich auch von Kindern benützt werden müssen, von denen man nicht dieselbe Einsicht wie von Erwachsenen erwarten kann. Ich würde es daher für richtig halten, wenn man auf Grund eines Augenscheines unter Berücksichtigung auch der von mir relevanten Momente zu einer Lösung zu kommen suchte.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich muss gestehen, dass ich auch gelegentlich nach Basel und in andere Großstädte, z. B. nach Bern und nach Zürich komme. Ich habe da die nämliche Beobachtung gemacht, wie Herr Kollega Wettstein, dass ein allzu langsam fahrender Motorlastwagen für den Verkehr in solchen Städten geradezu ein Hindernis sein kann. Ich habe noch nie gesehen, dass in Basel oder Zürich oder in Bern die Tramwagen sich mit einer Geschwindigkeit von 10 km oder noch weniger begnügen, sondern die fahren mit viel grösseren Geschwindigkeiten. Dabei habe ich dann allerdings beobachtet, dass gerade langsam fahrende Wagen ein Hemmnis waren für die schneller fahrenden Tramwagen. Ich weiss nicht, meine Kinder sind nicht mehr so klein, aber sie sind immer über die Strasse gekommen vor allen Fuhrwerken.

Was den Augenschein anbelangt, so würde ich die Idee aus gewissen persönlichen Gründen schon begrüssen. Aber ich glaube nicht, dass der ganze Ständerat ihn vornehmen kann.

Ich möchte nur noch darauf verweisen, dass das Konkordat, dem auch der Kanton Basel-Stadt angehört, in Art. 52 sagt: «Die Geschwindigkeit darf bei Motorlastwagen bis zu 6 Tonnen Gesamtgewicht

nicht mehr als 15 km, für Wagen mit über 6 Tonnen nicht über 12 km, für Motoromnibusse nicht mehr als 20 km betragen, vorbehalten die für besondere Verhältnisse aufgestellten weiteren Polizeivorschriften.» Im Anschluss an letztere Bestimmung möchte ich daran erinnern, dass wir für städtische Verhältnisse eine örtliche Ordnung vorsehen. Speziell die Verhältnisse in Basel werden viel weniger durch unser Gesetz als durch die örtliche Polizeiordnung bestimmt werden. Ich glaube, wir dürfen doch wenigstens nicht unter das Konkordat gehen, denn das Konkordat ist zu einer Zeit entstanden, wo die ganze Entwicklung noch lange nicht so weit gediehen war, wie sie heute ist, wo die ganze Technik noch nicht soweit war. Wir gehen auf ein Minimum, wenn wir auf 15 und 30 km gehen, ein Minimum, das wir mindestens schon deshalb annehmen sollten, damit unsere Nachbarn, die gelegentlich auch mit Motorwagen zu uns kommen, sich nicht darüber aufhalten, wie wenig Entgegenkommen man in der Schweiz zeige. Ich möchte den Antrag des Bundesrates akzeptieren.

Bundesrat Häberlin: Der bundesrätliche Antrag hat zwei so treffliche Pflegeväter gefunden, dass ich mich kurz fassen kann, obwohl ihm aus den Reihen der Kommission ein gefährlicher Gegner entstanden ist, in der Person des Herrn Ständerates Scherer. Ich glaube aber nicht, dass er uns im Ernste vorwerfen kann, dass wir hier überstürzt moderne Gedanken verwirklichen. Das kann er schon deshalb nicht behaupten, weil sein Antrag hinter das Konkordat zurückgeht. Das Konkordat gestattet im schlimmsten Fall 12 km bei Wagen über 6 Tonnen. Da ist es nun nicht überstürzt, wenn wir mindestens so modern sind wie das 20jährige Konkordat, und vielleicht noch einen kleinen Schritt darüber hinausgehen. Wir haben Ihnen vom Bundesrat aus tatsächlich nur einen kleinen Schritt über den Vorschlag der Mehrheit zugemutet. Ich möchte Sie dringend bitten, wirklich nicht einen Rückschritt zu machen, in diesem modernen Automobilgesetz, nicht der Phrase «modern» halber, sondern weil wir tatsächlich einem allgemeinen Kopfschütteln begegnen würden mit einem solchen Beschlusse. Er würde sich symptomatisch auch technisch direkt auswirken. Wir müssten eine Rückübersetzung in die Hinterachse der Automobile einbauen. Damit würde also das, was wir gemacht haben, ganz prägnant zum Ausdruck kommen, jedenfalls nicht als Fortschritt.

Es ist Ihnen heute morgen schon von Herrn Dietschi und heute nachmittag wieder von anderer Seite auseinandergesetzt worden, dass wir auch wirtschaftliche Rücksichten tragen sollten. Dass unsere Fabrikanten nicht gezwungen werden sollten, zweierlei Typen, einen für das Inland, und einen für den Export zu bauen, bloss wegen dieser Bestimmung. Herr Ständerat Scherer sieht wahrhaftig etwas zu schwarz. Der Bremsweg beträgt bei einem Lastwagen mit 10 km Geschwindigkeit 0,8 m, bei 20 km beträgt er 6 m, bei 15 km wird er also irgendwo in der Mitte liegen, sagen wir also 3 bis 4 Meter. Da kann ein Lastwagen noch ausweichen, und schliesslich dürfen wir nicht diese ganze Gesetzgebung unter dem Gesichtspunkte des Kindes betrachten. Wir haben gewiss den Kindern Rücksicht zu tragen, ich möchte da durchaus nicht zynisch reden, aber wir müssen uns doch nur die Hauptfälle vor Augen

halten. Da hat Herr Bolli Herrn Scherer mit einem triftigen Argument einigermassen beruhigen können, indem er sagen konnte, dass wir nach Art. 25 für besondere Verhältnisse, nennen wir gerade die städtischen Verhältnisse, die Möglichkeit haben, Ausnahmegestimmungen zu treffen, so dass da, wo die Gefahr für die Kinder und andere Leute zu gross wird, die örtlichen Behörden ein Einsehen tun können. Wir wollen doch nicht geradezu Verkehrshemmungen durch unser Gesetz verursachen, wie das die Herren bereits ausgeführt haben. Wir würden ja nun Differenzen erhalten in den Maxima von 35 auf 10 km, die Lastautos der leichtesten Kategorie dürfen auf freier Strecke 35 km fahren; sowie sie in eine Ortschaft kommen, müssen sie auf 10 km reduzieren. Das nimmt die Wagen auch her und ruiniert sie, besonders wenn derartige Umstellungen auf gewissen Strecken alle Augenblicke erfolgen müssen. Ich habe schon einmal davon gesprochen, dass wir eine solche Probe-trauerfahrt gemacht haben, und zwar dem Zürichsee entlang, wobei wir doch noch ein Tempo von 12 oder gar 15 km innehielten. Das war etwas Abscheuliches, Unnatürliches, weil man jeden Augenblick in eine sogenannte Ortschaft oder Agglomeration gekommen ist. Daran müssen Sie auch denken, nicht nur an das Beispiel der Freien Strasse in Basel.

Ich möchte auch diejenigen Herren einigermassen beruhigen, die wegen der Erschütterung Bedenken haben. Wenn Sie in den Ortschaften bloss auf 15 km gehen, so haben Sie hier gar nichts zu befürchten. Man muss schliesslich nicht auf sein subjektives Empfinden abstellen, sondern auf objektive Messungen. Solche sind angestellt worden von Herrn Dr. de Quervain, und zwar an einem Ort, wo — für mich begreiflicherweise — die Klagen zuerst gekommen sind, in Glarus, mit seiner einen Strasse, auf die sich alle Automobile stürzen. Dadurch sind die Glarner etwas stutzig geworden und haben gefragt, was mit ihren Häusern geschehe. Dort sind also Messungen vorgenommen worden und dabei hat man festgestellt, dass bis auf eine Geschwindigkeit von 20 km die Beeinträchtigung der Häuser, die Erschütterung nicht grösser ist bei einem Automobil als bei einem mit Pferden bespannten Fuhrwerk. Und das ist auch im zweiten Stock konstatiert worden, der für die Erschütterung empfindlicher ist, während diese sich auf dem gewachsenen Boden vielleicht etwas weniger auswirkt. Erst von 20 km an kommt eine stärkere Erschütterung in Frage. Nun sind wir heute nicht einmal auf 20 km gegangen, sondern wir bleiben, um ja jedem Bedenken zu begegnen, bei 15 km Maximalgeschwindigkeit in Ortschaften stehen. Also auch diese Bedenken treffen meines Erachtens nicht zu. Gewiss hat man subjektiv das Empfinden, dass die Erschütterungen viel grösser sind. Wenn Sie auf der Kirchenfeldbrücke ein solches Lastauto an sich vorbeigehen lassen und die Schwankungen spüren, so werden Sie auch meinen, das beruhe auf einer recht starken Seitenverschiebung. Wieviel macht sie aber tatsächlich aus? Einen Zehntelmillimeter, während Sie in Ihrem Körper die Empfindung haben, das müsse eine schwindelerregende Erschütterung sein. Man muss deshalb auf objektive Messungen abstellen, die uns das richtige Resultat geben.

Wie ist in Deutschland die gleiche Frage geregelt? Ich will nicht mit Norwegen und Schweden exempli-

fizieren. In Deutschland ist für Wagen bis zu 5,5 Tonnen eine Geschwindigkeit von 30 km erlaubt, bei Wagen über 5,5 Tonnen immer noch 25 km, und wenn diese noch Anhänger haben, 16 km, also immer noch mehr, als wir in Ortschaften auch für das Einzelauto von 3 Tonnen vorgesehen haben. Ich bitte Sie deshalb wirklich, hier diesen kleinen Schritt ganz ruhig und ohne Bedauern zu wagen.

Wettstein: Da es nicht vorauszusehen ist, dass wir in dieser Session noch diese Demonstrationen erleben, möchte ich Herrn Kollege Scherer auf Grund eines praktischen Beispiels sagen, wie sich die Sache verhält. Ich habe vor 10 oder 11 Jahren eine solche Fahrt mitgemacht, als Präsident einer kantonsrätlichen Kommission. Da haben wir auf offener Landstrasse mit Automobilen und mit einem Zweispänner Versuche gemacht und festgestellt, dass der Zweispänner bei mässigem Trab einen fast doppelt so langen Bremsweg hatte als das Automobil, das mit 40 km fuhr. Das ist ganz erklärlich, weil die Pferde auch einen Willen haben und nicht so rasch gehorchen wie das Automobil. Ferner haben wir festgestellt, dass bei einem Tempo von 18—20 km auch die schweren Automobile auf eine Distanz von 1,2—1,5 m absolut sicher zum Stehen gebracht werden konnten. Das Experiment, das wir uns im Herbst 1922 mit dem Herrn Bundesrat Häberlin und den Herren Polizeidirektoren dem See entlang zu machen erlaubten, das haben wir auch damals gemacht. Da sind wir mit einer Geschwindigkeit von 12 km durch ein Dorf gefahren und haben damit erreicht, dass die Kinder uns nachliefen und erklärten: «Da seht, die kommen nicht mehr weiter.» Die Mitglieder der Kommission erklärten alle, dass sei ein unmögliches Tempo, da müsse man ja verzweifeln. Und nun wollen Sie auf 10 km hinunter! Das ist geradezu gefährlich. Ich behaupte, dass bei einem Tempo von 15 km der Fahrer eher in der Lage ist, alles das zu tun, was notwendig ist, um eine Situation zu beherrschen als bei einem Tempo von 10 km, das er nur mit Stockungen innehalten kann, wobei er fast nicht vorwärts kommt und immer wieder anfahren muss; gewisse Automobile sind gar nicht dafür eingerichtet. Also wäre dieses Tempo von 10 km für den Lastautomobilverkehr geradezu gefährlich, man kann daher ruhig auf 15 km gehen.

Scherer: Lassen Sie mich doch noch einmal betonen, dass es vor unserem Entscheid nötig ist, einmal durch Augenschein eine konkrete Vorstellung davon zu bekommen, was eine Geschwindigkeit von 10 km und was eine solche von 15 km ist. Wir haben eben gehört, dass die Herren Polizeidirektoren gelegentlich ein solches Versuchsfahren dem Zürichsee entlang gemacht haben. Sie haben das also auch für nötig gehalten. Ich kann mir nicht denken, dass wir die Frage der zulässigen Geschwindigkeit der Motorlastwagen entscheiden können ohne gesehen zu haben, wie sich die Sache in der Praxis macht.

Wir können nicht durch Mehrheitsbeschluss hier unter uns feststellen, ob 10 oder 15 km zulässig sind, wir müssen das zunächst durch einen Augenschein abklären.

Ich habe vorhin das Wort lediglich ergriffen, um der allzu einseitigen Tendenz entgegenzutreten, die in verschiedenen Voten zum Ausdruck gekommen

ist und die ich ablehnen möchte. Es ist gewiss zuzugeben, dass es vom Standpunkt des Automobilfahrers langweilig, ja schrecklich sein muss, auf einer schönen Strasse — wie es Herrn Ständerat Wettstein passiert zu sein scheint — in einem Personenautomobil mit einem so herabgesetzten Tempo zu fahren. Nur glaube ich, dass die Fussgänger, die an jenem Tag auf der Strasse spazierten, an diesem reduzierten Tempo keinen Anstoss nahmen, besonders wenn die Strasse staubig war. Es kommt eben immer darauf an, auf welchen Standpunkt man sich stellt. Und da habe ich den Eindruck, dass man sich leicht zu einseitig auf den Standpunkt des Automobilisten stellt und zu einseitig das «*Navigare necesse est, vivere non necesse*», auf das Automobilfahren anwendet. Man denkt zu wenig an die Drittpersonen, die in Mitleidenschaft gezogen werden. Ich persönlich nehme den Standpunkt ein, dass wir auf die Interessen der Drittpersonen, die die Strasse eben auch benutzen, mehr Rücksicht nehmen müssen. Die berechtigten Interessen dieser Drittpersonen sind zu wahren. Ob diese Wahrung für die Motorlastwagen zu einer Geschwindigkeit von 10 oder von 15 oder von 20 km führt, das muss ein Augenschein ergeben.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommission	7 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates	23 Stimmen

Art. 23.

Antrag der Kommission.

Geschwindigkeit im allgemeinen.

Der Führer soll die Geschwindigkeit seines Fahrzeuges beständig beherrschen.

Er hat den Lauf zu verlangsamen oder nötigenfalls anzuhalten, wenn das Fahrzeug Anlass zu Verkehrsstörung oder Unfall bieten könnte, insbesondere:

- bei Strassenkurven und Eisenbahnübergängen; wenn das Fahrzeug einem andern Fuhrwerk begegnet;
- bei unsichtigem Wetter;
- wenn das Fahrzeug Truppenabteilungen oder Umzügen begegnet;
- an Fussgängern vorbei, wenn diese durch Staub oder Kot in erheblichem Masse betroffen werden müssten;
- beim Zusammentreffen mit einer Viehherde.

(B. R. Art. 23 und 26.)

Proposition de la commission.

Vitesse en général.

Le conducteur doit rester constamment maître de sa vitesse.

Il est tenu de ralentir ou même d'arrêter le mouvement, lorsque son véhicule risque de troubler la circulation ou de causer un accident, notamment:

- dans les tournants de route et passages à niveau;
- quand il croise d'autres véhicules ou des attelages;
- quand la visibilité est réduite;
- quand il rencontre des unités de troupes ou des cortèges;
- quand il croise ou dépasse des piétons, s'il y a lieu d'admettre que ceux-ci seraient sérieusement incommodés par la poussière ou par la boue;

quand il rencontre un troupeau de bétail.
(C. f. art. 23 et 26.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Materiell besteht hier vollständige Einhelligkeit zwischen der Kommission und dem Bundesrat. Das Schwerkraft der Bestimmung liegt in den ersten beiden Absätzen, einmal in der Vorschrift, dass der Führer die Geschwindigkeit seines Fahrzeuges beständig zu beherrschen hat. Diese Vorschrift ist aufgestellt worden, um die Verantwortlichkeit des Führers festzustellen für den Fall, dass er ihr zuwiderhandelt oder sich in eine Lage versetzt, in der er ihr nicht genügen könnte. Sodann wird hier vorgeschrieben, dass er den Lauf zu verlangsamen oder nötigenfalls, wenn das Fahrzeug Anlass zu Verkehrsstörungen oder Unfällen bieten könnte, anzuhalten hat. Hier ist das Prinzip aufgestellt; was dann folgt, das hat nur die Bedeutung des Beispiels, der Nennung von besonders wichtigen Fällen.

Ich habe übrigens zu diesem Prinzip eine persönliche Bemerkung zu machen, die vielleicht zu einer etwas andern Fassung führen könnte. Seitdem ich mich mit dieser Sache zu befassen habe, habe ich mich auch bemüht, mir durch das Leben Anschauungsunterricht erteilen zu lassen, den ja der verehrte Herr Kollege Scherer vorhin uns als so wertvoll empfohlen hat. Dabei habe ich die Beobachtung gemacht, dass man gelegentlich auch von einem Führer verlangen muss, dass er den Lauf nicht verlangsamt, sondern beschleunigt, weil er unter Umständen einem Zusammenstoss oder einer Verkehrsstörung nur dadurch entgehen kann. Ich hätte Lust, Ihnen zu beantragen, die Bestimmung wie folgt zu fassen: «*Er hat den Lauf so einzurichten, dass das Fahrzeug nicht Anlass zu Verkehrsstörungen oder Unfällen bieten kann.*» Besonders in grossstädtischen Verhältnissen, auf Plätzen mit grossem Verkehr, ist es gegebenen Falles die lebendige Pflicht eines Führers, rascher zu fahren, sich rascher wegzubewegen. Ich will nicht einen formellen Antrag stellen, ich begnüge mich damit, den Gedanken hier ausgedrückt zu haben, bis auf weiteres in der Meinung, dass man ihn vielleicht bei der redaktionellen Durchsicht des Gesetzes berücksichtigen könnte. Es ist klar, dass man den Führer dafür verantwortlich machen will, dass er durch die Art der Führung seines Fahrzeuges Verkehrsstörungen, Unfälle, vermeide.

Ich beantrage Ihnen in diesem Sinne Annahme dieses Artikels. Sollte von irgend einer Seite eine Abänderung in dem von mir gewünschten Sinne vorgeschlagen werden, so werde ich nicht ermangeln, einer solchen zuzustimmen. Ich gehe davon aus, dass wenn einmal ein Führer den Lauf beschleunigt um Verkehrsstörungen und Unfälle zu vermeiden, er nicht polizeilich bestraft wird.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 24.

Antrag der Kommission.

Ausweichen und Vorfahren.

Der Führer soll rechts fahren, nach rechts ausweichen und links vorfahren.

Strassenbiegungen nach rechts sollen kurz, solche nach links weit genommen werden.

Bei Strassengabelungen und Kreuzungen hat das Fahrzeug auf der Hauptstrasse den Vortritt. Der aus der Nebenstrasse kommende Führer hat die Geschwindigkeit so lange zu ermässigen, bis er sich vergewissert hat, dass die Gefahr eines Zusammenstosses nicht besteht. Bei Kreuzungen von Strassen gleicher Breite oder in Zweifelsfällen hat jeder Führer seine Geschwindigkeit zu ermässigen und dem Führer zur Rechten den Vortritt zu überlassen.

An unübersichtlichen Stellen, besonders an Strassenbiegungen, darf nicht vorgefahren werden.

Personentransportfahrzeuge haben das Vorrecht des Passierens vor andern Fahrzeugen, Automobile vor andern Fuhrwerken.

(B. R. Art. 29 und 35.)

Proposition de la commission.

Croisement et dépassement.

Le conducteur tiendra la droite, croisera à droite et dépassera à gauche.

Les tournants à droite doivent être pris à la corde, les tournants à gauche, au large.

Aux bifurcations et aux croisements de routes, le véhicule qui circule sur la route principale a le pas. Le conducteur qui vient par la route secondaire, doit ralentir sa vitesse et ne pourra l'accélérer de nouveau que quand il se sera assuré qu'une rencontre n'est plus à craindre. Aux croisements de routes de même largeur, ou dans les cas douteux, chaque conducteur doit ralentir sa marche et le conducteur venant de droite aura le pas.

Il est interdit de dépasser aux endroits où la vue est restreinte, en particulier aux tournants.

Les automobiles transportant des personnes ont le pas sur les autres, les automobiles ont le pas sur les autres véhicules.

(C. f. art. 29 et 35.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Was in diesem Artikel niedergelegt ist, entspricht im wesentlichen dem bundesrätlichen Vorschlag und den Bestimmungen sowohl des internationalen Abkommens wie des bisherigen Konkordates. Man darf sagen, dass es der Niederschlag der Erfahrungen ist, die gemacht worden sind. Es wird deshalb nicht notwendig sein, alle diese Bestimmungen des Näheren zu begründen. Es ist darauf zu verweisen, dass das alte Prinzip des Rechtsfahrens, des Ausweichens nach rechts und des Vorfahrens nach links hier aufgenommen ist, ein Prinzip, das offenbar schon seit sehr langer Zeit den ganzen Fuhrwerkverkehr beherrscht. Bei diesem Anlass möchte ich aber für mich persönlich eine Reservation anbringen gegen die Absicht, für die Postautomobile auf den Bergstrassen eine Abweichung von der Regel zu verfügen. Die Sache steht zwar hier nicht direkt zur Diskussion, aber ich möchte es sagen, um darzutun, wie sehr dieses Verkehrsprinzip eben von Wichtigkeit ist und den Fahrern in Fleisch und Blut übergegangen ist. Bei dem Anschauungsunterricht über das Ausweichen der Fahrzeuge auf den Strassen, den ich mir in der Ebene wie im Gebirge verschaffe, habe ich die Beobachtung gemacht, dass den gewerbmässigen Fahrern das Ausweichen, wie es hier vorgeschrieben ist, so im Fleisch und Blut steckt, dass sie die bezügliche Bewegung als Reflexbewegung machen, automatisch,

ohne vorher zu überlegen. Gerade dadurch, dass für gewisse Fälle ein anderes Ausweichen vorgeschrieben wird, entsteht nach meinen Beobachtungen die Gefahr von Unfällen, weil der Fahrer in dem Moment, wo er ausweichen soll, automatisch so ausweicht, wie er es gewohnt ist, nicht so, wie es ausnahmsweise für die betreffende Situation vorgesehen ist, abgesehen davon, dass es in vielen Fällen sehr zweifelhaft sein kann, was die Bergseite und was die Talseite ist. Ich bin also persönlich der Meinung, dass dieses Prinzip unter allen Umständen aufrecht erhalten werden soll. Wo die Strasse etwas anderes verlangt, soll man die Strasse korrigieren, anstatt ein Prinzip aufzuheben, das bei allen Fahrern sich so eingelebt hat, dass man ohne Gefahr nicht davon abweichen kann. Ich möchte also in dieser nicht unwichtigen Sache meine Reservation gemacht haben, wenn auch eine Entscheidung heute nicht nötig ist.

Dagegen möchte ich empfehlen, hier einer Anregung der Direktion der Bauten des Kantons Zürich Rechnung zu tragen, die materiell begründet ist. Sie geht dahin, bei Al. 4 die Worte « und Kreuzungen » beizufügen. Es ist klar, dass das Vorfahren auch bei solchen Kreuzungen dieselbe oder sogar die grössere Gefahr bieten kann, wie bei unübersichtlichen Stellen, bezw. bei Strassenbiegungen.

Damit möchte ich Ihnen beantragen, den Artikel so anzunehmen.

Ich möchte nur noch einem Gedanken Ausdruck geben, der vielleicht bei Ausführung des Gesetzes, besonders hinsichtlich der Durchgangsstrassen, der Erwägung wert wäre: wäre es bei gewissen Verhältnissen nicht ratsam, für bestimmte Defileen, Brücken Pässe, einen förmlichen Fahrplan für die Automobile aufzustellen. Es wird das namentlich wegen des Ausweichens und des Vorfahrens nötig sein und ich stelle mir vor, man werde die Strecke z. B. für den Vormittag zur Fahrt nach der einen und für den Nachmittag zur Fahrt nach der andern Richtung offen halten. Ich glaube, die Bestimmungen des vorliegenden Artikels können dazu führen, auch diese Lösung zu prüfen, die unter Umständen eine grosse Erleichterung für den Verkehr wie für die Anwohner bedeutet.

Schöpfer: Ich möchte zu Art. 24 zwei Bemerkungen machen. Zunächst möchte ich eine Umstellung der verschiedenen Absätze beantragen. In Lemma 1 ist davon die Rede, dass der Führer rechts fahren, rechts ausweichen und links vorgefahren soll. Logischerweise muss als Lemma 2 das gegenwärtige Lemma 4 kommen, wo es heisst: « An unübersichtlichen Stellen und an Kreuzungen, besonders an Strassenbiegungen, darf nicht vorgefahren werden. » Als Lemma 3 käme Abs. 2, Bestimmungen über Strassenbiegungen nach rechts, welche kurz sein sollen, und nach links, und Lemma 3 käme als Abs. 4, während Lemma 5 unverändert bleiben würde. Das ist die eine Aenderung, welche ich Ihnen beantragen möchte.

Dann hätte ich noch eine Anfrage an den Herrn Kommissionspräsidenten. Lemma 5 scheint mir unklar zu sein. Es heisst da « Personentransportfahrzeuge haben das Vorrecht des Passierens vor andern Fahrzeugen, Automobile vor andern Fuhrwerken. » Nun Frage: Soll das heissen, dass z. B. ein Lastautomobil einem mit animalischer Kraft bewegten Personentransportwagen nicht vorgefahren darf, oder um-

gekehrt: Darf ein mit Pferden bespannter Personentransportwagen einem Lastautomobil vorfahren oder nicht? oder bezieht sich dieses Lemma 5 nicht vielmehr auf Strassengabelungen und Kreuzungen, wo gesagt wird, dass unter gewissen Voraussetzungen das Passieren nicht gestattet sei. Der Wortlaut und die grammatikalische Auslegung würden dafür sprechen, dass sich dieses Lemma 5 nur auf das Zirkulieren bei Strassengabelungen und Strassenkreuzungen bezieht. Für diese Auffassung spricht auch, dass der Bundesrat sich veranlasst sieht, noch einen Art. 27 festzusetzen, wo es heisst, dass die Fahrzeuge, die nicht durch mechanische Kraft bewegt werden, den Motorwagen, welche die Absicht haben vorzufahren, dies durch sofortiges Rechtshalten ermöglichen soll und dass sie nachts zu beleuchten sind.

Das sind die beiden Anregungen. Ich verlange nicht, dass sie heute noch beantwortet werden, der Herr Kommissionspräsident kann sie erst morgen beantworten, denn die letztere Frage bezüglich des Abs. 5 ist jedenfalls gar nicht leicht zu entscheiden.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich glaube, die beiden Anfragen des verehrten Herrn Vorredners sind in der Tat mehr redaktioneller Natur und geben vielleicht zu einer Vergleichung der beiden Texte Veranlassung. Ich will zunächst die Versetzung des Al. 4 behandeln. Diese scheint gerechtfertigt zu sein, muss aber natürlich noch näher geprüft werden. Das ist jedoch eine rein redaktionelle Frage. Was nun Al. 5 anbelangt, so findet Herr Kollege Schöpfer die Antwort im französischen Text, wo es heisst: «Les automobiles destinés au transport de personnes ont le pas sur les autres.» Es ist nicht die Rede von Fahrzeugen, die mit animalischer Kraft bewegt werden, sondern wir regeln nur das Verhältnis der Automobile unter sich. Es ist aber zuzugeben, dass das Al. 5, das wörtlich dem Art. 29 des bundesrätlichen Entwurfes entnommen ist, in seiner deutschen Fassung die Frage des Herrn Kollegen Schöpfer rechtfertigt. Es wird sich darum handeln, eine Redaktion zu finden, die im Einklang mit dem französischen Text den Gedanken ausdrückt, den man zum Ausdruck bringen will.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 25.

Antrag der Kommission.

Kantonale Beschränkungen.

Bei Strassen, die nicht dem Durchgangsverkehr geöffnet sind, können die kantonalen Behörden, da wo die Sicherheit des Verkehrs oder die Anlage der Strasse es notwendig macht, beschränkende Massnahmen treffen über das zulässige Gewicht und die Geschwindigkeit. Solche Massnahmen sind durch Aufschrifttafeln kundzugeben.

Ebenso bleibt für besondere Strassenverhältnisse örtliche Regelung durch polizeiliche Verkehrsvorschriften vorbehalten.

(B. R. Art. 26 und 29.)

Proposition de la commission.

Restrictions cantonales.

Concernant les routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale, les autorités cantonales peuvent

Ständerat. — *Conseil des Etats. 1923.*

pour les endroits où la sûreté de la circulation ou les conditions constructives de la route l'exigent, statuer des restrictions visant le poids et la vitesse admissibles. Ces restrictions doivent être rendues publiques au moyen d'écriteaux.

Demeure également réservée la réglementation de police exigée par les conditions locales de circulation.

(C. f. art. 26 et 29.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Die Kommission fasst in Art. 25 den Stoff zusammen, den der Bundesrat in seinen Artikeln 26 und 29 niedergelegt hat. Es ist durchaus im Sinn und Geist der Verfassung, dass auf den Strassen, die nicht dem Durchgangsverkehr dienen, die kantonalen Behörden, d. h. diejenigen Behörden, die nach dem kantonalen Rechte dazu kompetent sind, zum Rechten zu sehen haben. Ich glaube, man muss an den guten Willen dieser Behörden glauben und ihnen das Zutrauen schenken. Die Kommission hält es nicht für notwendig, hier ein besonderes eidgenössisches Beschwerderecht aufzustellen als Kautel in dem Sinne, dass ein gewisser Instanzenzug oder eine gewisse Organisation für die Beschwerde gegen kantonale Verfügungen geschaffen wird. Ich habe bereits gesagt, wo die eidgenössischen Interessen in Frage kommen, wird der Bund von selbst, zunächst im Interesse der Durchgangsstrassen, dann aber auch im Interesse der Verkehrsordnung und des Friedens, eintreten, in erster Linie doch als Mahner und Friedensrichter. Wo sonst Verletzungen von Rechten stattfinden, da sind nun die Organisationen heute schon so stark, dass sie sich schon zu helfen wissen werden. Gerade in den heutigen Tagen hat man den Eindruck bekommen, dass gewisse Automobilistenorganisationen in ihrem Selbstbewusstsein etwas allzu sehr gestärkt sind. Man hat ja schon bereits den Drohfinger der finanziellen Macht gegenüber den Anleihen des Bundes und der Kantone erhoben. Also fehlt es nicht an Organisationen, die aufzutreten Lust haben. Uebrigens wird auch hier das Leben das Recht schaffen müssen, mehr als der Prozess. Ich bin der Meinung, dass der Artikel so angenommen werden kann, wie er hier steht.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 26.

Antrag der Kommission.

Wettfahrten.

Wettfahrten sind auf der Strasse ohne Bewilligung der zuständigen kantonalen Behörde verboten. Die Erteilung der Bewilligung ist an den Abschluss einer besonderen Versicherung für den Schaden, für den die Teilnehmer haftpflichtig werden könnten, gebunden.

Bei solchen Bewilligungen können Ausnahmen von den Verkehrsvorschriften dieses Gesetzes zugestanden, sowie besondere Sicherungsmassregeln vorgeschrieben werden.

(B. R. Art. 28.)

Proposition de la commission.**Courses de vitesse.**

Il est interdit d'organiser des courses de vitesse sur la voie publique sans la permission de l'autorité cantonale compétente. La permission n'est donnée que s'il a été conclu une assurance spéciale en vue des dommages dont les participants à la course pourraient être rendus civilement responsables.

Si la permission est accordée, l'autorité compétente peut autoriser des dérogations aux règles de circulation prévues par la présente loi et prescrire des mesures spéciales de sécurité.

(C. f. art. 28.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Sie wissen, dass die Wettfahrten von Automobilisten und Radfahrern, welche letztere im Verlaufe des Gesetzes auch behandelt werden, ein sehr beliebtes Vorkommnis sind und sich des grossen Zuspruches der Automobilisten und eines grossen Zudranges des Publikums erfreuen. Ich will Sie nur erinnern an alle die schönen Berichte, welche über ein Automobilwettrennen auf der Klausenstrasse erschienen sind. Es ist notwendig, dafür zu sorgen, dass auch bei solchen Wettfahrten das Publikum geschützt ist und dass diese Wettfahrten nicht ausarten und verwildern und über ihre Zwecke hinausgehen. Da muss zunächst die Gewähr dafür geschaffen werden, dass die in Betracht kommenden kantonalen Behörden dazu ihre Zustimmung geben müssen. Es soll auch dafür gesorgt werden, dass für den Fall einer Schadensverursachung — und es können da unter Umständen bedeutende Schäden eintreten — die Vergütung des Schadens gesichert ist. Dann können Ausnahmen von Verkehrsvorschriften gestattet werden. Die ganze Sache muss natürlich unter polizeilicher Kontrolle stattfinden. Es ist auch gegeben, dass gewisse Sicherheitsmassregeln zu treffen sind. Man muss eben die Strasse für die Zeit der Wettfahrt abschliessen. Andere Fahrzeuge können nicht fahren, auch der ganze übrige Verkehr wird während der Zeit der Wettfahrt gehemmt oder stark gelähmt sein. Da ist notwendig, dass man diese Dinge reglementiert und dafür sorgt, dass keine Unfälle und keine unnötigen Verkehrsstörungen eintreten. Ich beantrage Ihnen, den Artikel so anzunehmen, wie er vorliegt.

Schöpfer: Ich muss mich beinahe entschuldigen, dass ich schon wieder in die Diskussion eingreife und zwei- oder dreimal nacheinander das Wort verlange, was ja übrigens im Ständerat, wo das Schweigen gute Sitte ist, etwas Ausserordentliches bedeutet. Allein ich muss es doch tun zu diesem Artikel. Ich möchte Ihnen, so leid mir dies auch tut, beantragen, Sie sollten den Artikel zur nochmaligen Erdauerung an die Kommission zurückweisen. Ich möchte Ihnen gleich die Gründe angeben, die mich dazu veranlassen. Der Art. 26 geht von der Auffassung aus, dass bei solchen Wettfahrten Unglücksfälle vorkommen können, welche die Teilnehmer der Wettfahrten verursachen. Das ist durchaus zutreffend; von dieser Voraussetzung ausgehend erklärt der Artikel, dass auch diese Teilnehmer an Wettfahrten haftbar seien und dass sie ihre Haftpflicht versichern müssen. So weit bin ich mit der Formulierung durchaus einverstanden. Allein nicht nur

die Teilnehmer an einem Automobilrennen können haftpflichtig sein, sondern auch die Veranstalter dieses Rennens. Und zwar können die Veranstalter haftpflichtig werden den Teilnehmern gegenüber und auch irgendeinem Dritten gegenüber. Von dieser Haftpflicht ist in Art. 26 gar nichts gesagt. Stellen Sie sich vor, dass der Veranstalter eines solchen Rennens, zum Beispiel eine Automobilfabrik, welche zu Propagandazwecken ihre Wagen rennen lassen will, organisatorische Fehler macht, dass er die Vorschriften, welche ihm von der bewilligenden Behörde überbunden wurden, gar nicht berücksichtigt, dass infolge dieser organisatorischen Fehler ein grösseres Unglück entsteht. Da wird man doch nicht den Teilnehmer haftbar erklären wollen, da ist der Veranstalter des Rennens haftbar; oder wenn infolge eines solchen Organisationsfehlers oder dadurch, dass irgendeine besonders gefährlich konstruierte Maschine, sei es ein Automobil oder ein Motorvelo, produziert wird, und dass dann ein Motor platzt und Dritte, die als Zuschauer da sind, getötet werden, so denke ich, werde nicht der Teilnehmer haftbar sein, sondern der Veranstalter des Rennens. Diese Fragen sind jedenfalls nicht abgeklärt, und es scheint mir, dass die Frage, wie sich da die Haftpflicht gestaltet und ob der Rennteilnehmer selbst gegen solche Schäden nicht zu versichern sei, auch noch in dem betreffenden Artikel ihre Abklärung finden sollte. Denn das hängt schliesslich auch zusammen mit der besondern Gefahr des Automobilismus, wegen der man die Versicherung der Automobilisten und die besondere Versicherung der Schäden, welche ein Teilnehmer an einem Rennen anstellen kann, vorschreibt.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich möchte mich dem Rückweisungsantrag widersetzen. Ich glaube, es ist klar, was Herr Ständerat Schöpfer will. Er möchte Klarheit haben, dass alle Beteiligten an dem Rennen haftbar sind. Er drückt damit einen Gedanken aus, den auch die Kommission und wohl auch der Bundesrat gehabt hat, als er die hier vorliegende Fassung angenommen hat. Aber ich glaube, wir brauchen deswegen nun wirklich keine Rückweisung an die Kommission, sondern wir können einfach einsetzen: «für den Schaden, für den die Veranstalter und Teilnehmer haftpflichtig werden könnten.» Dann haben wir alle die Personen genannt, die unter Umständen haftbar werden können. Ich gestehe, dass ich bis jetzt davon ausgegangen bin, dass, wer ein Automobilrennen oder eine Wettfahrt veranstaltet, in erster Linie auch ein Teilnehmer sei. Aber wenn man ganz sicher gehen will, kann man noch «Veranstalter» einsetzen. Ich beantrage, so vorzugehen und den Artikel nicht zurückzuweisen.

Schöpfer: Ich bin noch über einen Punkt im unklaren. Die ursprüngliche Formulierung erklärt, dass ein Rennen nur bewilligt werden dürfe, wenn eine besondere Versicherung abgeschlossen sei für allen Schaden, für den die Teilnehmer haftpflichtig werden können. Einverstanden. Nun wird erklärt, dem vom Sprechenden geäusserten Gedanken könne dadurch nachgelebt werden, dass man sage, die Bewilligung werde aber nur erteilt, wenn eine besondere Versicherung abgeschlossen werde für den

Schaden, welchen ein Veranstalter eines solchen Rennens, ein Automobilklub oder eine Automobilfabrik anrichten könne. Nun möchte ich fragen, sind dann aber auch die Teilnehmer dem Veranstalter gegenüber versichert? Die Teilnehmer müssen nämlich versichert sein auch gegenüber dem Veranstalter, der unter Umständen irgendwelche Fehler macht, wodurch nicht ein Dritter, ein Zuschauer, sondern ein Rennfahrer oder Teilnehmer verunglücken kann. Das ist ganz wohl denkbar. Da frage ich mich, ob sie wirklich auch versichert seien und ob es nicht Fälle geben könne, wo die Haftpflicht zwischen Teilnehmer und Veranstalter konkurrieren kann und Reibungsflächen entstehen können. Das war der Grund, weshalb ich beantragte, den Artikel an die Kommission zurückzuweisen. Wenn die Herren beruhigt sind dadurch, dass beigefügt wird «... und die Veranstalter...», so kann ich mich schliesslich auch beruhigen.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich habe beantragt, «die Veranstalter und die Teilnehmer» zu nennen. Ich nehme beide in die Bestimmung hinein, und darum sollte es genügen. Wir wollen nicht diskutieren, welche Versicherungsverträge abgeschlossen werden sollen seitens der Teilnehmer, seitens der Veranstalter und welche Verträge seitens der Veranstalter mit den Teilnehmern. Grün ist des Lebens goldner Baum, wir wollen das der Praxis überlassen. Ich bin beruhigt.

Scherer: Ist es richtig, auch die Versicherung der Veranstalter gegen ihre eigene Haftung zur Bedingung der Erteilung einer Bewilligung zu machen? Was kommt da in Frage? Es kann sein, dass die Veranstalter eines Rennens die Rennstrecke nicht richtig absperrten lassen, dass sie die Rennstrecke vielleicht unvorsichtig anlegen oder dass sonst infolge von Fehlern, die sie gemacht haben, Drittpersonen durch Automobile zu Schaden kommen. In diesen Fällen haftet der Veranstalter sicherlich aus Verschulden. Aber ich frage mich, ob ein Bedürfnis nach einer besondern Versicherung dieser Haftung des Veranstalters vorliege. Wir schaffen doch in Art. 28 die allgemeine Bestimmung, dass derjenige, der durch ein Automobil verunglückt, einen Schadenersatzanspruch gegen den Halter des Automobils besitzt. Der verunfallte Dritte wird unter allen Umständen auf Grund von Art. 28 einen Schadenersatzanspruch besitzen gegen den Automobilisten. Das dürfte genügen, und ich glaube nicht, dass das Bedürfnis vorhanden ist, die Haftung des Veranstalters besonders zu versichern. Es wird Sache des Automobilisten, beziehungsweise der Versicherungsgesellschaft sein, auf den Veranstalter, wenn ihn ein Verschulden trifft, den Regress zu nehmen. Ein allgemeines Interesse, das durch die Vorschrift gewahrt werden müsste, dass die Bewilligung nur erteilt wird, wenn eine Versicherung der Haftung des Veranstalters stattgefunden hat, liegt nicht vor. Es scheint mir aber richtig zu sein, den Artikel nach dieser Richtung in allen Details noch einmal zu prüfen. Ich stimme deshalb dem Rückweisungsantrag zu.

Bundesrat Häberlin: Ich glaube, dass die Einschiebung, die Herr Präsident Bolli Ihnen beantragt, vollständig genügt. Die Hauptsache, was gedeckt

werden soll, ist die Versicherung für das Spezialrisiko der Wettfahrten. Das wird jetzt schon gemacht bei diesen Anlässen. Wir nehmen mit unserem Artikel etwas aus der Praxis heraus, wir haben es nicht selbst erfunden. Wenn Sie die Bergfahrtenreglemente lesen, so finden Sie regelmässig eine Bestimmung, die Teilnehmer usw. seien so und so versichert. Es liegt eben eine erhöhte Gefahr vor. Die Versicherungsgesellschaften haben ja freilich bereits Versicherungen abgeschlossen für jeden einzelnen Fahrer, aber alles das in der Meinung und wohl auch mit dem Vorbehalt, dass dann nach den Bestimmungen des Automobilgesetzes gefahren werde und nur die Gefahr besteht, die hervorgerufen wird durch ein gesetzmässiges Fahren. Aber bei diesen Wettfahrten wird nicht gesetzmässig, sondern ganz anders gefahren. Also werden natürlich die Risiken erhöht und dafür wollen die Versicherungsgesellschaften eine besondere Risikoprämie bezahlt haben. Damit das versichert ist, haben wir eine Bestimmung aufgenommen. Wenn das nun so umschrieben ist, dass Veranstalter und Teilnehmer haftpflichtig sein können und dass dafür eine Versicherung vorhanden sein muss, genügt es wahrhaftig; mehr brauchen Sie nicht. Die Versicherung wird der Veranstalter abschliessen müssen, weil er darum einzukommen hat, dass ihm die Wettfahrt bewilligt wird. Ich möchte Sie bitten, einfach den Artikel mit dem Zusatz des Kommissionspräsidenten anzunehmen. Wir machen uns anheischig, wenn uns nachträglich noch eine präzisere Fassung präsentiert wird, sie stets noch zu prüfen.

Scherer: Eine Erwägung, die noch für die Rückweisung des Artikels zu sprechen scheint, ist die folgende. Der Artikel sagt unter anderem: «Die Erteilung der Bewilligung ist an den Abschluss einer besondern Versicherung für den Schaden, für den die Teilnehmer haftpflichtig werden könnten, gebunden.» Also eine Versicherung des Schadens, für den der Halter des Automobils, der an der Wettfahrt teilnimmt, haftbar sein könnte. Nun sieht das Gesetz in Art. 28 vor, dass der Halter eine Versicherung für seine gesetzliche Haftpflicht abschliessen muss, ansonst er den Verkehrsausweis für seinen Wagen nicht erhält. Man kann daher auf die Vermutung kommen, dass die Versicherung, die hier in Art. 26 extra für die Wettfahrten vorgeschlagen ist, eine andere Versicherung als die im Art. 28 vorgesehene sein soll. Es könnte zum Beispiel eine Versicherung sein, bei der die Maxima für einzelne Fälle wegfallen und die Versicherung nicht ziffernmässig beschränkt ist. Dann wäre es vielleicht richtiger, mit dem Vorschlage des Bundesrates zu sagen: «für allen Schaden, für den die Teilnehmer haftpflichtig werden», statt nach dem Vorschlage der Kommission zu sagen: «für den Schaden». Will man in Art. 26 wirklich eine weitere, über die reguläre Haftpflichtversicherung hinausreichende Police? Das ist eine Frage, die mir nicht ganz abgeklärt erscheint und um derentwillen ich wünsche, dass die Kommission sich mit dem Artikel noch genauer befasst.

Abstimmung. — *Votation*.

Für den Rückweisungsantrag Schöpfer 11 Stimmen
Dagegen 16 Stimmen

Angenommen. — *Adopté*.

Art. 27.

Antrag der Kommission.**Unfall.**

Wird durch ein Automobil ein Unfall verursacht, bei dem ein Mensch getötet oder verletzt worden ist, so ist der Führer verpflichtet, sofort anzuhalten. Er hat seinen Beistand anzubieten und, wenn nötig, für Hilfe zu sorgen. Er hat der nächsten Polizeistelle vom Unfall Meldung zu erstatten und seinen Wohnsitz und seinen Aufenthaltsort in der Schweiz anzugeben.

Ist nur Sachschaden entstanden, so ist der Führer verpflichtet, dem Geschädigten oder der nächsten Polizeistelle sofort Anzeige zu machen und seinen Wohnsitz und Aufenthaltsort in der Schweiz anzugeben.

(B. R., Art. 31).

Proposition de la commission.**Cas d'accident.**

Quand un accident occasionnant la mort d'une personne ou des lésions corporelles, est causé par un automobile, le conducteur est tenu de s'arrêter aussitôt. Il doit offrir son assistance et appeler des secours, s'il y a lieu. Il est tenu d'aviser l'autorité de police la plus proche et d'indiquer son domicile et son lieu de séjour en Suisse.

Si l'accident n'a causé que des dégâts matériels, le conducteur est tenu d'aviser immédiatement le lésé ou l'autorité de police la plus proche, en indiquant son domicile et son lieu de séjour en Suisse.

(C. f., art. 31).

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Hier möchte ich darauf aufmerksam machen, dass durch diese Bestimmung eine über die gewöhnliche zivilrechtliche Pflicht hinausgehende und weder nach dem Zivilrecht, noch nach dem Strafrecht mit irgendeiner Sanktion bedachte moralische Verpflichtung zur Rechtspflicht erhoben wird, und zwar zu einer Rechtspflicht, hinter der auch die strafrechtliche Sanktion steht. Ein gewöhnlicher Fuhrmann, dessen Fuhrwerk mit animalischer Kraft betrieben wird, der einen andern Menschen überfahren hat, ist zivilrechtlich nicht verpflichtet, sich des Ueberfahrenen anzunehmen. Er wird, tut er es nicht, lediglich als ein roher, niedriger Geselle beurteilt und Zivilrichter und Strafrichter werden bei ihrem Entscheid über die zivilrechtliche und strafrechtliche Verantwortlichkeit sich von dieser Beurteilung nicht frei machen können; aber eine Rechtspflicht hat er nicht verletzt. Und der Verbrecher, der sein Opfer, das er fahrlässiger- oder absichtlicher Weise verletzt hat, hilflos liegen lässt, ja, der die Spuren seiner Tat verwischt, wird deswegen kaum härter bestraft. Ein Dienstmädchen, das mit voller Wassergelte auf dem Kopf die Treppe hinansteigt und das Wasser nicht ausschüttet auf ein Kind, das mit brennenden Kleidern aus einem Zimmer ihm entgegenstürzt, um das Feuer zu löschen, hat nach unserem Recht keine Rechtspflicht verletzt. Man wird es auch als eine herzlose Figur behandeln, wenn es sich nicht damit entschuldigen kann, dass es im Schrecken zu keinem Entschluss gekommen sei.

Aber der Automobilist und auch der Radfahrer — und dieser Punkt ist für die Einbeziehung auch des Fahrrades in das Gesetz für mich ein wichtiger Grund — wird nun verpflichtet, dem durch sein Fahrzeug Verletzten beizustehen, er darf ihn nicht hilflos liegen lassen wie einen Ausgesetzten, er hat ihm seine Hilfe anzubieten, also alles zu tun, was ein Mensch, der zur Fürsorge für einen andern verpflichtet ist, für ihn tun kann. Er hat als barmherziger Samariter sich des Verletzten anzunehmen. Die rechtsphilosophische Begründung mag in der moralischen Pflicht von Mensch gegen Mensch ihre Wurzel suchen, aber auch in Uebereinstimmung mit unseren bestehenden Rechtssystemen kann man eine Begründung darin finden, dass eben dieses Fahrzeug mit einer grossen Geschwindigkeit und Wucht die Strasse beansprucht, die den langsamer gehenden oder fahrenden Menschen bisher als alleiniges Gebiet diente und Naturkräfte für sich in Bewegung setzt, deren Wirksamkeit sehr mächtig ist. Weiter ist noch beizufügen, dass gerade infolge der Schnelligkeit dieser Vehikel eben bei Unfällen die Beweisnot unter Umständen gross sein kann. Es ist auch davon auszugehen, dass, wer sich der Beweisfeststellung entzieht, wer seine Menschenpflicht nicht erfüllt, dann für die Verletzung dieser Pflicht nicht nur dem Strafrichter verfällt, sondern auch bei der zivilrechtlichen Beurteilung die Konsequenzen zu tragen bekommen wird.

Die Kommission hat den bundesrechtlichen Entwurf auch noch auf den Sachschaden ausgedehnt. Der Bundesrat wollte nur den Personenschaden einbeziehen, die Kommission hat gefunden, es sei auch der Sachschaden aufzuführen, namentlich um der Beweisnot möglichst vorzubeugen. Ich beantrage, den Artikel so anzunehmen, wie ihn die Kommission vorschlägt.

Angenommen. — *Adopté.*

Hier wird die Beratung abgebrochen.
Ici le débat est interrompu.

Vormittagssitzung vom 19. Dezember 1923.
Séance du matin du 19 décembre 1923.

Vorsitz — Présidence: M. Simon.

1336. Massnahmen gegen die Ueberfremdung.
Abänderung des Art. 44 der Bundesverfassung.
Mesures pour assurer l'assimilation des étrangers en Suisse. Revision de l'art. 44 de la Constitution.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 251 hiervor. — Voir page 251 ci-devant.)

Hildebrand, Berichterstatter der Kommission: In der Sitzung vom 4. Oktober haben Sie zwar Eintreten auf die Vorlage Ihrer Kommission betref-

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz,

Automobiles. Loi sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1923
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.12.1923
Date	
Data	
Seite	345-358
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 640

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 345 hiervor. — Voir page 345 ci-devant.)

Art. 27bis.

Antrag des Bundesrates.

Regeln für Fuhrwerke.

Die Fahrzeuge, die nicht durch mechanische Kraft bewegt werden, haben den Motorwagen, welche die Absicht vorzufahren kundgeben, dies durch sofortiges Rechtshalten zu ermöglichen. Sie sind nachts mit Licht zu versehen.

Proposition du Conseil fédéral.

Règles pour les véhicules attelés.

Les véhicules qui ne sont pas mus par une force mécanique, sont tenus, lorsqu'une voiture automobile manifeste l'intention de les dépasser, de s'y préter en se rangeant immédiatement à droite. De nuit, ils doivent être munis d'une lanterne.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Sie sehen, dass die Kommission eine solche Vorschrift nicht aufgenommen hat. Der Bundesrat hat in Art. 35 seiner Vorlage uns den Vorschlag gemacht, den er nun hier wieder aufnimmt, wonach die Motorwagen, welche vorfahren wollen, den mit animalischer Kraft bewegten Fahrzeugen ein Zeichen geben müssen, um vorzufahren, und wonach diese letzteren Fuhrwerke rechts auszuweichen haben, und weiter folgt die Bestimmung, dass diese Fuhrwerke bei Nacht mit Licht zu versehen seien. Die Kommission hat sich, wie ich Ihnen schon in der Eintretensdebatte auszuführen die Ehre hatte, sehr bestrebt, so verfassungstreu wie möglich zu sein und die kitzligen kantonalen Grenzen zu schonen. Deswegen hat sie es unterlassen, Ihnen die vom Bundesrate vorgeschlagene Bestimmung auch zu beantragen. Sie würde sich begnügen mit der Vorschrift von Art. 63, der den Kantonen die Auflage macht, ihre eigene kantonale Gesetzgebung dem vorwürfigen Verkehrsgesetz anzupassen. Sie geht dabei davon aus, dass die Klugheit es den Kantonen gebieten werde, Vorschriften zu erlassen, wie sie in der Tat notwendig sind und wie sie der Vorschlag des Bundesrates enthält. Die Kommission ist also nicht etwa der Ansicht, das, was der Bundesrat vorschlägt, sei nicht wünschbar, sondern sie ist der Meinung, es sei offiziell durch die Kantone zu befehlen und der Bund möge es unterlassen, hier in die kantonale Hoheit einzugreifen. Wer sich einmal das Vergnügen macht, ein bischen in den Urwald der kantonalen Strafgesetzgebungen einzudringen, der kann sehen, wieviel Gestrüpp und wieviel Schwierigkeiten da vorhanden sind, und wie ausserordentlich schwierig es ist, da einheitliche Vorschriften zu finden.

Was nun speziell die Beleuchtung der Fuhrwerke während der Nacht anbelangt, so hat man uns in

der Kommission mitgeteilt, dass es sich da um eine Vorschrift handle, die die landwirtschaftliche Bevölkerung in verschiedenen Kantonen sehr ungern sehen würde. Ich persönlich halte dafür, es sollte bei der heutigen Gestaltung des Verkehrs unbedingt in jeder kantonalen Gesetzgebung eine Bestimmung vorhanden sein, dass des Nachts die Fuhrwerke mit Licht versehen werden müssen. Ich glaube, man wird sogar so weit gehen müssen, dass das Licht nicht nur vorn, sondern auch hinten angebracht werden muss. Viele kantonalen Gesetze haben noch die Vorschrift, dass während der Nacht das Fuhrwerk mit Licht oder Geröll oder Geschell zu versehen sei. Sicher ist, dass das Geräusch eines Geläutes nicht mehr genügt, um ein heranfahrendes Automobil zu warnen, denn es ist nicht denkbar, dass solche Glöcklein zur rechten Zeit gehört werden. Man wird also allgemein auf das Geschell verzichten und das Licht sogar auch hinten einführen müssen. Aber wir wollen ohne Not nicht an die Hoheit der Kantone touchieren. Wir nehmen an, es sei möglich, auf dem Wege des Art. 63 die Sache einzuführen, und vielleicht bei Ausführung dieses Artikels durch ein Zirkular an die Kantone diesen die väterlichen Wünsche des Bundes ans Herz zu legen, was vielleicht dann eben so nützlich und von gutem Erfolge begleitet sein würde, wie ein eidgenössisches Gebot. Von diesem Gesichtspunkte aus muss ich also namens der Kommission deren Standpunkt aufrecht erhalten, dass die Bestimmung in unserem Entwurf entbehrt werden kann.

Bundesrat Häberlin: Sie finden, wie der Referent ausgeführt hat, zwei Vorschläge des Bundesrates, die Art. 27 bis und 27 ter im Rahmen des Kommissionsentwurfes vor, entsprechend den Art. 35 und 36 der bundesrätlichen Vorlage. Wenn man ein Automobilgesetz macht, das den Verkehr der Automobile, der Motorräder und Fahrräder regeln soll, so scheint es mir ganz selbstverständlich zu sein, dass man eben nicht bloss von diesen Vehikeln sprechen kann, sondern auch sprechen muss von denjenigen, denen dieses Vehikel bei ihrem Verkehr begegnet, von den Menschen, von den Fuhrwerken, die ihnen begegnen, und dass eine gewisse Wechselwirkung da sein muss zwischen den Vorschriften, die den Verkehr der Automobile und der Fahrräder und denjenigen, die den Verkehr der Fussgänger und der pferdebespannten Fuhrwerke regeln. Ohne dies gibt es eben keine Regelung des Automobilverkehrs. Wenn die verschiedenen Verkehrsvorschriften gegeneinander gerichtet sind, so haben Sie das Tohuwabohu des Alten Testaments vor der Schöpfung. Das wollen wir doch vermeiden, wenn wir ein eidgenössisches Gesetz schaffen. Und zwar glaube ich, sollten wir nun eine bestimmte Regelung in diesem Gesetze selbst schaffen. Das Rechtsausweichen der einen muss das Rechtsausweichen der andern im Gefolge haben. Wenn wir dem einen sagen, wie er vorfahren muss, so müssen wir auch dem andern sagen, wie er ausweichen soll, um das Vorfahren zu ermöglichen. Wenn wir dem Automobilisten vorschreiben, wo er fahren muss auf der Strasse, so müssen wir dafür sorgen, dass dieser Platz womöglich für ihn reserviert ist. Ich sage womöglich, es wird das noch weiter auszuführen sein. Die Kommission Ihres Rates ist damit auch durchaus einverstanden. Aber sie ist ausserordentlich ängstlich. Sie sagt, ja, damit kommen wir nun eben in

Widerspruch mit der Strassenhoheit der Kantone. Einverstanden. Aber dieser Widerstreit muss so beseitigt werden, dass das eidgenössische Recht hier dasjenige, was notwendig ist für die künftige Regelung, vorkehrt. Es ist ein Missgriff schlimmster Art, wenn man sich begnügt, die Kantone einzuladen, sie sollen sich anpassen. Was ist die Folge? Entweder sie passen sich an oder sie passen sich nicht an. Wenn sie sich anpassen, dann gehe ich mit dem Herrn Kommissionsreferenten einig, dass dann das gleiche Resultat erzielt wird, das wir erstreben. Aber wenn es Differenzen gibt, welcher Zustand entsteht dann? Ist es nicht viel richtiger, dass wir sagen, was nun kraft Art. 37 bis der Bundesverfassung unser Gebiet ist, das wollen wir besorgen und wollen es nicht dem Zufall überlassen, ob eine Adaptation eintritt oder nicht. Die Gefahren auf der Strasse entstehen eben nicht nur durch die Automobile und die Fahrräder, sondern die Gefahr kann ebenso gut in einem pferdebespannten Fuhrwerk oder in einem Fussgänger liegen. Stellen Sie sich vor, welche Gefahr ein unvernünftiger Fussgänger repräsentieren kann für die Insassen eines Automobils. Denken Sie sich einen unvernünftigen Menschen, der im letzten Augenblick vor einem Automobile durchspringt. Der Inhaber des Automobils will dieses Menschenleben retten, er ist vernünftiger als der andere und bremst im letzten Moment mit einer kolossalen Energie zum Stehen ab. Dadurch gefährdet er sein eigenes Leben und auch das Leben der ihm anvertrauten Insassen. Das sind auch Menschen, nicht nur der Unsinnige, der in dem Moment über die Strasse läuft. Nicht nur diesen muss man schonen und schützen, sondern auch die anderen. So kommt es auch vor, dass unbeleuchtete Pferdefuhrwerke eine grosse Gefahr bedeuten können, wiederum in erster Linie für sich selbst und dann auch für diejenigen, die in dem Automobile drin sitzen und für das Publikum, das sich in der Nähe eines solchen sich abspielenden Unfalles aufhält. Darum glauben wir, dass es notwendig sei, Grundsätze aufzustellen.

Warum ist es weiter notwendig? Wir gehen nun in der Haftpflichtregelung gegenüber den Automobilisten weiter als das bisherige Recht. An Stelle der Schadenshaftung stellen wir zu Lasten der Automobilisten den Grundsatz der Kausalhaftung auf. Ich zweifle nicht daran, dass Sie diese annehmen werden. Auch das Departement und der Bundesrat sind durchaus gewillt, diese scharfe Regelung für die Automobilisten anzunehmen. Aber es muss bei solchen Automobilunfällen eine Einrede eingeräumt werden, die Einrede des Selbstverschuldens des Geschädigten. Und um das Selbstverschulden durch den Richter korrekt beurteilen zu lassen, müssen klare Grundsätze darüber bestehen, was die Pflicht des einen und die Pflicht des anderen gewesen ist. Was hatte der Automobilfahrer für Regeln zu beobachten? Die stellen wir auf in diesem Gesetze. Was hatte der Fussgänger, was hatte der Pferdewagenbesitzer für Grundsätze zu beobachten? Das soll auch hier gesagt sein und es soll nicht vorkommen, dass der Richter und auch der Fahrer vollständig im unklaren ist, was für Grundsätze für den einzelnen Kanton gelten. Wäre das ein befriedigender Zustand?

Der Herr Referent hat Ihnen gesagt, dass z. B. die kantonalen Vorschriften für die Beleuchtung

durchaus verschieden sind. Es gibt Kantone, die haben die Vorschrift, dass jeder Wagen so und so beleuchtet sein muss in der Nacht. Andere Kantone lassen die Wahl zwischen Beleuchtung und Geschell und es gibt Kantone, die gar keine Vorschriften aufgestellt haben. Es sind nach meiner Information nur noch zwei, die Kantone Wallis und Schwyz. Ich zweifle aber, ob da in der Tat gar nichts vorgeschrieben ist. Ich nehme an, dass vielleicht in der Zwischenzeit doch etwas geschehen ist oder dass das bevorsteht; denn sobald in einem Kanton ein Automobilverkehr herrscht, kann ich mir gar nicht vorstellen, dass nicht etwas zur Regelung geschehen müsste. Nun wollen wir das auf einheitlicher Basis besorgen. Da ist uns in der Kommission gesagt worden: wir haben Angst, dass im einen oder anderen Kanton die Vorschrift auf Widerstand stossen könnte, weil bei uns z. B. die Heuwagen während der Erntezeit von der Beleuchtungsvorschrift ausgenommen sind. Was ist das für ein Zustand, wenn gegenwärtig im Kanton Waadt oder im Kanton Freiburg die Heuwagen keine Beleuchtung haben müssen? Wohin führt es, wenn auf der Strasse infolgedessen ein Automobilunglück passiert? Der Automobilfahrer erklärt: «Das ist Selbstverschulden vom Besitzer dieses Heuwagens»; das waadtländische Gericht aber stellt fest: Der Mann hat bei uns das Recht gehabt, ohne Licht zu fahren. Wäre das Unglück im Kanton Neuenburg passiert, so hätte er Licht haben müssen, aber bei uns im Kanton Waadt war er dazu nicht verpflichtet, und obwohl ein liquides Selbstverschulden nach unserer innern Ueberzeugung vorliegt, musst du Automobilist den verunfallten Heuwagenbesitzer bezahlen, trotz dem Mangel der Beleuchtung und wenn Dir etwas dabei passiert ist, kriegst Du nichts. Es scheint mir kein erstrebenswerter, zweckmässiger Zustand zu sein, dass von Kanton zu Kanton die Grundsätze über dieses Selbstverschulden ganz anders angewendet werden müssen von den kantonalen Gerichten. Und meines Erachtens hätte nicht einmal das Bundesgericht die Möglichkeit, hier Remedur zu schaffen, weil das Verkehrsrecht auf der Strasse in diesem Punkte kantonal geblieben wäre.

Ich möchte Ihnen empfehlen, hier den korrekten Weg einzuschlagen und diese Normen — es sind ja nur ganz wenige Vorschriften, ich wollte nichts sagen, wenn wir da so üppig wären, — ins Gesetz aufzunehmen. Oder finden Sie, es sei unvernünftig, was wir vorschlagen, können Sie diesen Normen vorwerfen, sie seien so, dass ein Kanton sie nicht annehmen könne? Finden Sie unangebracht, dass, wenn ein Fuhrwerk, das das Recht des Vortrittes hat, durch seinen Pfiff anzeigt: ich will vorfahren, der andere Platz machen muss? Finden Sie unrecht, dass die Fuhrwerke des Nachts beleuchtet sein müssen? Finden Sie unrecht, dass wenn wir sagen, die Automobile haben sich auf der Fahrbahn zu bewegen und dürfen nicht auf den Fussgängerwegen sich bewegen, wir dann auch sagen, der Fussgänger hat soweit tunlich die Fahrbahn für die Fahrzeuge frei zu halten? Wir drücken uns ja im letzten Punkte sehr vorsichtig aus. Wir sind uns bewusst, dass der Fussgänger auch gelegentlich die Strasse kreuzen muss, wenn er z. B. sein auf der anderen Seite liegendes Wohnhaus erreichen will, und dass er Plätze kreuzen muss, wenn er auf die andere Seite kommen will. All dem ist Rechnung getragen. Es wird nur der Grundsatz auf-

gestellt, dass die Fahrbahn womöglich freizuhalten ist. Die Automobilisten legen einen ausserordentlichen Wert darauf, dass ihnen hier durch Aufstellung solcher Vorschriften Gerechtigkeit wird. Sie erklären, das sei ein Minimum von Rechtsanspruch, das Ihnen da gegeben werde. Sie, meine Herren, können auf diese Weise für das Gesetz ausserordentlich Anhänger gewinnen mit Aufnahme einer eigentlichen Selbstverständlichkeit, mit etwas, wovon auch die Kommission erklärt, die Kantone müssten das machen, wenn sie einigermaßen vernünftig handeln, wenn sie nicht selbst ihre eigenen Angehörigen schädigen wollen.

Unter diesen Verhältnissen glaube ich doch, dass wir über dasjenige hinausgehen dürfen, was der Herr Kommissionspräsident uns empfiehlt: dass wir bloss mit väterlichen Wünschen die heilige Konföderation regieren sollen. Ich glaube, so ganz wie ungeschälte Eier müssen wir die Kantone denn doch nicht behandeln, wenn wir etwas durchaus Angemessenes in einer eidgenössischen Gesetzgebung aufstellen wollen. Es wäre sonst wirklich keine Freude mehr, in eidgenössischer Gesetzgebung zu machen, wenn wir mit derartigen Hühneraugen auf dem Pflaster der eidgenössischen Gesetzgebung herumhinken müssten.

Ich bitte Sie, die Vorschläge des Bundesrates, die sehr bescheiden gehalten sind, anzunehmen. Ich habe gleich zu beiden Artikeln gesprochen, weil sie ja in einem inneren Zusammenhange stehen.

Moser: Ich möchte mich kurz aussprechen zu Art. 27 bis und 27 ter. In bezug auf Art. 27 bis stimme ich durchaus der Redaktion zu und auch dem Grundsatz, wie er hier niedergelegt ist, mit einer kleinen Abänderung. Ich finde, man sollte das «sofort» streichen. Es genügt durchaus, wenn es heisst, die Fahrzeuge, die nicht durch mechanische Kraft bewegt werden, haben einem Motorwagen, welcher die Absicht vorzufahren kundgegeben, dies durch Rechtshalten zu ermöglichen. Das «sofort» scheint mir durchaus nicht notwendig, da es sich in der Praxis so macht, dass wenn der Motorfahrer laut gibt, der vernünftige Fuhrmann ohne weiteres rechts anhält, und derjenige, der eben den Motorführer ein wenig schikanieren will, etwas länger wartet. Das kann jeder beobachten, der im Automobil fährt. Ich halte aber dafür, dass man das «sofort» hier streichen sollte, um nicht eine Schikane für den Inhaber des Fuhrwerkes herbeizuführen.

Was die Vorschrift anbetrifft, dass die Fuhrwerke Nachts mit Licht zu versehen seien, so scheint mir das ganz selbstverständlich zu sein. So viel in bezug auf Art. 27 bis.

Nun der Art. 27 ter. Hier ist die Vorschrift aufgestellt in Alinea 1, der Verkehr auf den den Fussgängern vorbehaltenen Wegen sei für Motorwagen und Motorräder verboten. Das scheint mir ganz richtig und auch notwendig zu sein. Dagegen halte ich das zweite Alinea für unzulässig. Man muss sich doch die Verhältnisse vorstellen, wie sie sich im täglichen praktischen Leben entwickeln. Ein Automobil fährt auf einer verhältnismässig schmalen Strasse. Nun kommt die Vorschrift, dass der Fussgänger die Fahrbahn freizugeben habe. Die Fahrbahn ist, je nachdem das Automobil in der gleichen Richtung fährt, rechts oder wenn es in der entgegengesetzten Richtung fährt, eben links. Ich halte dafür, es sei

durchaus nicht notwendig, eine solche Vorschrift in das Gesetz aufzunehmen. Sie könnte auch dazu dienen, dem Fussgänger, der sowieso durch diese Fahrzeuge, das wird man auch zugeben müssen, heute schon genug schikaniert ist, noch mehr zu schikanieren. Jeder vernünftige Fussgänger weicht ja von vornherein aus, schon damit er nicht bespritzt wird und eventuell das Leben riskiert. Eine solche Vorschrift aufzunehmen, der Fussgänger habe die Fahrbahn der Strasse soweit tunlich für die Fahrzeuge freizugeben, will heissen, dass der Fussgänger überhaupt nicht mehr auf der Fahrbahn gehen kann, sondern dass er immer links oder rechts, ganz aussen am Strassenrand, laufen muss. So kommt die Sache heraus, wenn man die Vorschrift streng anwenden will, und deshalb möchte ich im Art. 27 bis das «sofort» und in Art. 27 ter das zweite Alinea streichen.

Huber-Thurgau: Obwohl der Herr Departementsvorsteher Ihnen schon überzeugend dargetan hat, wie wünschenswert es wäre, wenn die Art. 27 bis und 27 ter Aufnahme finden würden, möchte ich Sie doch auch noch bitten, diesem Wunsche gerecht zu werden und den Gedanken, der ursprünglich in Art. 35 niedergelegt war, nun in dieser Fassung formuliert ins Gesetz einzufügen. Und zwar eben im Interesse der Einheitlichkeit von Vorschriften für den Strassenverkehr, die ausserordentlich wichtig sind, und um Schikanen abzustellen, die unstreitig bestehen und über die von den Automobilfahrern mit Recht geklagt wird. Ich möchte dabei im Gegensatz zu Herrn Kollega Moser das Schwergewicht auf den Art. 27 bis legen, wo es sich um zwei Vorschriften handelt, die beide gleich notwendig sind.

Was zunächst das Rechtshalten anbelangt, so ist nicht zu bestreiten, dass es sich gerade hier um einen Punkt handelt, wo die alte und noch nicht verschwundene Spannung zwischen dem neuen Fuhrwerk und dem Fahrzeug alten Stils immer wieder zu Tage tritt, und zwar geradezu in Form einer Leidwercherei von Führern eines Pferde- oder Ochsen-gespannes gegenüber dem Automobilisten. Auch Herr Kollega Moser hat ja auf diese Seite der Sache hingewiesen. Es gibt immer noch, und zwar nicht wenig zahlreiche Fuhrleute, die sich, wenn ihnen ein Auto nachkommt, einen Spass daraus machen, den Schwerhörigen zu spielen und aus lauter Trotz das nicht zu tun, was eben nun hier gesetzliche Vorschrift werden soll: rechts anzuhalten. Sie sagen: Tute du nur, solange du willst; ich bleibe in der Mitte: Du brauchst nicht rascher zu fahren als ich und mich mit deinem Staub und Gestank zurückzulassen. Das ist eben der Ausfluss der erwähnten Spannung zwischen den Fuhrwerken alten und neuen Stils und das Ergebnis der Auffassung, dass es auf der Landstrasse ältere, ersessene oder erfahrene bessere Rechte gebe, die man dem Jüngeren nicht auch einräumen will. Gegenüber dieser Auffassung, die notorisch noch sehr stark verbreitet ist, sollte durch eine klare eidgenössische Bestimmung einmal aufgetreten werden die den Grundsatz enthält: Es gibt keine älteren und besseren Rechte auf der Landstrasse; jeder hat das gleiche Recht, und jeder hat das Recht, sich auf der Landstrasse so zu bewegen, wie es der Natur und dem Zweck seines Fuhrwerkes entspricht.

Und nun das Licht am Wagen bei Nacht. Da hat Herr Kollega Moser ganz richtig gesagt, das sei

eigentlich eine Selbstverständlichkeit. Leider wird aber diese Selbstverständlichkeit noch nicht in allen Kantonen anerkannt. Es fehlt in einigen wenigen Kantonen noch die Bestimmung, dass die Fuhrwerke bei Nacht mit Licht versehen sein müssen. Man lässt den Fuhrleuten die Wahl, entweder ein Geröll oder Geschell oder ein Licht zu führen. Die meisten Fuhrleute begnügen sich dann aus alter Gewohnheit und Bequemlichkeit noch mit dem Geschell. Nun will die Kommission, wie der Herr Referent gesagt hat, es den Kantonen mit sanfter Mahnung anheimstellen, hier die Einheitlichkeit herzustellen. Ich habe wenig Vertrauen, dass wir so die Einheitlichkeit erreichen werden. Denn der Umstand, dass diese unzulängliche strassenpolizeiliche Bestimmung sich noch aufrecht erhalten hat bis zur Stunde, deutet doch an, dass man in den Kantonen eben mit gewissen Vorurteilen, mit gewissen alt eingesessenen Gewohnheiten zu kämpfen hat, an die die kantonalen Behörden sich nicht recht heranwagen. Darum sollte von Bundeswegen durch eine förmliche gesetzliche Bestimmung auf diese Hartnäckigen und Rückständigen ein Druck ausgeübt werden im Interesse der Einheitlichkeit.

Nun gebe ich ja zu, diese Neuordnung, dass jedes Fuhrwerk unbedingt bei Nacht Licht führen müsse, wird manchenorts als eine gewisse Unbequemlichkeit empfunden. Man muss eine Lampe haben und muss sie in Ordnung halten. Lampen werden genug vorhanden sein; denn es gibt schon wegen der Ausbreitung der elektrischen Beleuchtung massenhaft entbehrliche Stalllaternen. Aber Petrol muss man auch noch haben, und man muss, wenn man kurz nach Mittag zu Acker fährt, an die Laterne denken, weil die Arbeiten bis in die Nacht hinein sich erstrecken können. Mit der Zeit wird man sich jedoch wohl daran gewöhnen.

Dabei ist eines nicht zu vergessen: Wenn eine Bestimmung, dass das gewöhnliche Fuhrwerk ein Licht zu führen hat, fehlt, und aus diesem Grunde ein Unfall entsteht, so wird der Führer des Fuhrwerkes, das nicht beleuchtet ist, strafrechtlich geborgen sein, zivilrechtlich vielleicht aber nicht. Vielleicht würde ein Gericht sagen, wenn schon eine ausdrückliche Vorschrift nicht da war, liegt in der Weglassung der Illumination eine derartige Nachlässigkeit, dass hier mindestens eine zivilrechtliche Haftung ausgesprochen werden muss. Dies sollen sich die Leute stets vor Augen halten, die sich immer noch so hartnäckig und rückständig gegen die Beleuchtung der Wagen bei Nacht wehren.

Die Klagen der Automobilfahrer über diese beiden Mißstände, den mangelhaften guten Willen zum Rechtshalten, wenn sie vorfahren wollen, und die unbeleuchteten Fuhrwerke bei Nacht, sind absolut begründet. Das Geröll oder Geschell reicht nicht nur nicht aus, es ist schlimmer, als wenn weder Geröll noch Licht da ist. Es macht das gewöhnliche Fuhrwerk dem Autoführer nicht nur nicht sichtbar, es verhindert auf der andern Seite den Lenker des Fuhrwerks geradezu, die Signale des Automobilisten auch nur zu hören. Daher will der Automobilfahrer lieber weder Licht noch Geschell als nur das Geschell.

Noch eine allgemeine Erwägung. Im Gegensatz zu der Auffassung, die von Herrn Scherer gestern geäußert worden ist, habe ich den Eindruck, dass die ganze Vorlage für die Automobilisten im Grunde genommen reichlich hart sei. Sie lässt doch erkennen,

dass es sich hier um ein neues Vehikel handelt, das sich Stellung und Geltung erst noch erkämpfen muss. Deswegen, das sieht man auf Schritt und Tritt, wird dieses neue Fuhrwerk gesetzgeberisch in eine recht ungünstige Stellung gedrängt. Das empfinden die Automobilisten um so mehr, als der Grund dieser ungünstigen Behandlung nicht etwa in der Unzulänglichkeit ihres eigenen Fuhrwerkes liegt, sondern weil sie im Gegenteil zu weit vorgeschritten sind und die übrige Welt noch nicht auf der Höhe ist im Zeitalter des Automobils. Herr Bundesrat Häberlin hat das gestern auch angedeutet. Die übrige Welt ist noch nicht auf der Höhe mit ihren Einrichtungen, gerade in bezug auf Strassenwesen, und Strassenpolizei, und mit ihren Anschauungen, indem ein grosser Teil des Publikums sich mit diesem neuartigen und ungestümen Emporkömmling einfach noch nicht abfinden kann und deshalb meint, es wäre ihm und der Welt geholfen, wenn man das Fuhrwerk einfach recht gründlich in Fesseln legt, in Fesseln, die seiner Natur und seinem Zweck einfach zuwiderlaufen. Bei dieser Sachlage hat man umso mehr Grund, den Automobilisten da entgegenzukommen, wo sie unzweifelhaft und unstreitig gerechte Beschwerden zu erheben haben. Das gilt in bezug auf die Vorschriften über das Rechtshalten, und in bezug auf die Beleuchtungsvorschriften.

Nun hat die Kommission verfassungsrechtliche Bedenken; sie möchte so verfassungstreu wie möglich sein und diese Regelung den Kantonen überlassen. Ich meine, dann hätte sich diese Gewissenhaftigkeit schon etwas früher einstellen sollen; denn wir haben schon bei Art. 24 Bestimmungen, die unbedingt über den speziellen Bereich des Automobils hinauszugehen, in das Revier der gewöhnlichen Fuhrwerke und auch der Fussgänger. Da sind wir ohne Skrupeln darüber hinweggegangen. Ich glaube, auch Herr Bundesrat Häberlin hat Ihnen überzeugend nachgewiesen, warum das auch hier geschehen muss. Man kann, wie er gesagt hat, wenn man über das Automobilwesen und den Motorverkehr legiferiert, nicht nur von den Automobilen reden, sondern man muss auch reden von dem, was um sie herum sich bewegt. Das sind eben die Fuhrwerke und die Fussgänger.

Auch das andere möchte ich unterstreichen, was der Herr Bundesrat gesagt hat, die so weit gehende Versicherungspflicht der Automobilisten. Wenn Sie den Automobilisten derartige Versicherungspflichten aufbürden, dann sind Sie ihnen schuldig, dass Sie wenigstens die Risiken so gut als möglich verringern. Das tun Sie, wenn Sie diese beiden Artikel annehmen.

Nun war man im Zweifel, ob das verfassungsmässig zulässig sei oder nicht. Ich habe mich über die Sache mit einer Persönlichkeit besprochen, die in diesen Dingen ein sehr zartes Gewissen hat. Sie würde keine Bedenken haben, der Ordnung zuzustimmen, die der Bundesrat wünscht. Auch der Bundesrat war von Anfang an der Meinung, dass das zulässig sei. Nun sage ich, wenn Zweifel bestehen in dieser Frage, soll man das tun, was praktisch ist, und praktisch ist ganz entschieden die eidgenössische Regelung. Ich empfehle Ihnen ebenfalls die Wiederaufnahme der Art. 27 bis und 27 ter.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich hatte mich einstweilen nur über Art. 27 bis ausgesprochen und ich möchte die Anregung machen, dass

die beiden Artikel getrennt bleiben, dass über sie auch getrennt abgestimmt wird, und dass mir Gelegenheit gegeben wird, nach Erledigung des Art. 27 bis die Auffassung, die die Kommission und die ich persönlich zu Art. 27 ter habe, dann noch näher darzulegen. Ich werde Sie damit nicht allzu lange in Anspruch nehmen. Zwischen diesen beiden Artikeln besteht ein wesentlicher Unterschied. Der Art. 27 bis regelt meines Erachtens nötige Dinge, während ich das einstweilen bei Art. 27 ter nicht glauben kann. Bei Art. 27 bis habe ich die Auffassung der Kommission dargetan. Ich gestehe Ihnen, dass die Ausführungen des Herrn Departementschefs bezüglich der Verfassungsmässigkeit einer solchen Vorschrift mich persönlich haben beruhigen können, namentlich die Darlegung, dass es nötig ist, da, wo man auf ein Grenzgebiet zwischen kantonaler und Bundeshoheit kommt — wie es sich hier ereignet — irgend einen autoritativen Entscheid zu treffen über die Regelung der Kollision. Da scheint es mir gegeben zu sein, dass wir im Gesetz eine solche Bestimmung aufnehmen. Ich hätte für mich allerdings geglaubt, dass es möglich gewesen wäre, sie auch anderswie einzuführen, vielleicht sogar in der Vollziehungsverordnung. Allein nachdem von gewichtiger Seite, speziell aus einem Kanton mit landwirtschaftlicher Bevölkerung, die Notwendigkeit der Bestimmung hervorgehoben worden ist, werde ich persönlich zum Antrag des Bundesrates stimmen. Ich kann mich auch damit einverstanden erklären, dass das Wort « sofortiges » gestrichen wird, und zwar nicht deswegen, weil das Rechtshalten nicht sofort stattfinden sollte, sondern weil das nach meiner Ansicht selbstverständlich ist.

Bundesrat Häberlin: Ich kann mich mit der Streichung dieses Wortes einverstanden erklären im Sinne der Ausführungen des Herrn Kommissionsreferenten.

Ister: Ich sehe die Dinge in der Regel genau an, wenn es sich um die Verfassung handelt, aber ich muss gestehen, dass ich hier keine Bedenken habe. Ich bin auch dafür, dass man das Gebot aufstellt, der Fuhrmann müsse bei Nacht Licht haben. Darin sehe ich nur eine verständige, noch mehr eine nötige Anordnung. Aber die Motivierung, die ich vorhin gehört habe, lässt mich nicht schweigen, die Behauptung, das neue Vehikel, Auto und Motorrad, wolle nur gleiches Recht auf die Strasse, wolle sich nur seinen Platz an der Sonne erobern. Wenn dem so wäre, Herr Kollege Huber, wie gern würde ich Ihnen die Hand drücken. Aber es ist nicht so, sondern die Neuen, die Emporkömmlinge, wie Sie sie genannt haben, betragen sich so, Gottlob nicht alle, aber ein Grossteil, dass sie die andern, die bisherigen Benutzer der Strasse von ihr verjagen wollen, so dass sich diese gelegentlich gar nicht mehr getrauen, auf ihr zu schreiten. Sie sind Eroberer der Strasse, die die ganze Strasse für sich wollen; so ist es. Wenn man am Montag jeweilen die Zeitungen in die Hand nimmt und die Unglücksfälle nachsieht, die sich wieder ereignet haben, so sagt man sich, so könne es nicht weiter gehen. Ich rede wieder nur von den Rasern, nicht von den vernünftigen Autofahrern. Und dann gar noch, wenn der Fahrer den Verunglückten liegen lässt, ohne sich um ihn zu bekümmern! Also zu den Aussprüchen, die soeben getan worden sind, konnte ich nicht schwei-

gen. Ich bin für den Antrag des Bundesrates, aber nicht mit der Motivierung, die wir soeben gehört haben. Liest man dann noch, was die Zeitungen aus Zürich berichten, dass der Automobilistenklub die Eidgenossenschaft, die Kantone, die sich ihrer Bevölkerung annehmen, und den Bundesrat, der zum Rechten sieht, boykottieren werden, muss man wirklich fragen, ob denn die Herren zu neuen Junkern werden wollen und glauben, das Volk werde sich ihnen unterwerfen.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag des Bundesrates	26 Stimmen
Dagegen	Minderheit

Art. 27 ter.

Antrag des Bundesrates.

Verhältnis zum Fussgänger.

Der Verkehr auf den den Fussgängern vorbehaltenen Wegen ist für Motorwagen und Motorräder verboten.

Der Fussgänger hat die Fahrbahn der Strasse, soweit tunlich, für Fahrzeuge freizulassen.

Proposition du Conseil fédéral.

Rapports avec les piétons.

La circulation des automobiles et des motocycles est interdite sur les chemins réservés aux piétons.

Autant que possibles, les piétons doivent laisser la chaussée libre à l'usage des véhicules.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Hier möchte ich die Anregung der Kommission, eine solche Vorschrift nicht in das Gesetz aufzunehmen, nun auch noch persönlich unterstützen. Ich bin ein abgesagter Feind aller unnötigen polizeilichen Vorschriften, ein abgesagter Feind der gesetzlichen Festlegung von Selbstverständlichkeiten. Man sollte nicht ohne Grund mit gesunden Beinen auf Stelzen gehen. Ich habe nun den Eindruck, dass wir das mit diesem Artikel tun. Al. 1 sagt ja gar nichts anderes, als dass die Inhaber von Motorwagen und Motorrädern die Verbote, welche zum Schutz der Fussgänger bestehen, zu beachten haben. Ich halte das für absolut überflüssig und sehe gar nicht ein, warum eine solche Vorschrift das Gesetz verunzieren soll, eine Bestimmung, die ich als absolut selbstverständlich betrachte.

Dann kommt die Vorschrift, der Fussgänger habe die Fahrbahn der Strasse soweit tunlich für Fahrzeuge freizulassen. Müssen wir das nun wirklich sagen? Sind die Sitten auf unsern Schweizerstrassen wirklich so verwildert, dass wir ein Reglement darüber aufstellen müssen, wo der Fussgänger auf der Strasse gehen darf, ob rechts oder links, ob er über die Strasse hinübergehen darf? Das scheinen mir wirklich Dinge zu sein, die nicht in das Gesetz hineingehören, sondern die man dem gesunden Menschenverstand überlassen kann. Sie machen gar keine schöne Figur in einem Gesetz, weil sie nach Schikane und polizeilichem Quälgeist riechen. Deswegen habe ich für mich die Auffassung, es sei keine Zierde für das Gesetz, wenn wir diesen Artikel aufnehmen. Ich bitte, ihn zu streichen, und zwar auch deshalb, weil wir der freien Bewegung Raum lassen wollen. Die Bestimmung ist auch sehr allgemein gehalten. Es ist dadurch gar

nichts gesagt, eben weil sich auch gar nichts sagen lässt.

Andermatt: Die Bestimmung des Art. 27 ter, wie übrigens auch diejenige des Art. 27 bis hat meines Erachtens nur zivilrechtliche, nicht polizeiliche Bedeutung. Ich folgere das daraus, dass für die Nichtbeachtung dieser Vorschriften keine Strafen vorgesehen sind. Wenn ein Fussgänger die Fahrbahn der Strasse soweit tunlich nicht frei lässt, so wird er deswegen nicht bestraft, sondern die Folge ist die, dass der Automobilist sich mit der Einrede, der Fussgänger habe die Fahrbahn der Strasse nicht freigelassen, von der Haftpflicht befreien kann. Das ist der Sinn dieser Vorschrift, und das geht meiner Ansicht nach zu weit. Deshalb stimme ich mit dem Herrn Kommissionspräsidenten für Streichung von Art. 27 ter.

Bundesrat Häberlin: Nur wenige Worte, da ich in der Hauptsache im ersten Votum auch zu diesem Artikel gesprochen habe. Wir dürfen doch sagen, dass wir mit diesem Artikel dem Fussgänger nichts nehmen, was ihm gehört, und dem Automobilisten nichts geben, was ihm nicht gehört. Für die Fussgänger hätte man unsere Landstrassen nicht erstellt, für sie hätten Fusswege auch genügt, aber für den grossen Verkehr, für die Wagen, hat man die breiten Strassen erstellt und auf diesen breiten Strassen soll sich nun der Verkehr einteilen, auf einem Fahrdamm und einem Bürgersteig. Am einen Ort ist dieser Steig scharf ausgeschieden, am andern Ort nicht. Aber ist es nun nicht richtig, wenn wir diesen Gedanken der Verteilung des Verkehrs, den jeder Strassenbauer hat, auch in das Gesetz aufnehmen, indem wir sagen, die Regel solle die sein, dass auf der Fahrbahn gefahren und daneben gegangen wird?

Nun wollen wir die beiden Seiten des Problems im Art. 27 ter darstellen. Wir wollen zuerst einmal den Automobilfahrer in seine Schranken weisen, indem wir ihm sagen, er dürfe nicht da fahren, wo die Strasse für die Fussgänger reserviert ist. Das gilt also nicht bloss dort, wo eine Verbotttafel besteht; überall da, wo überhaupt ein Fusssteig besteht, soll der Automobilfahrer nicht auf diesen Fusssteig klettern. Der Herr Kommissionspräsident sagt nun allerdings, das sei selbstverständlich. Es ist manchmal gut, wenn wir derartige Selbstverständlichkeiten im Gesetz auch noch unterstreichen, denn das Gesetz ist nicht, wie Herr Moser voraussetzte, für die Vernünftigen gemacht — der Vernünftige weiss schon, was er zu tun hat —, sondern wir erlassen die Gebote und Verbote in erster Linie für die Unvernünftigen. Unvernünftige Fussgänger haben wir entschieden auch, für sie muss daher auch eine Bestimmung aufgenommen werden. Nachdem Herr Kommissionspräsident Bolli gefragt hat, ob wir denn wirklich in der Schweiz so verwildert seien, dass wir so etwas sagen müssen, kann ich ihm antworten: Ja, Herr Kommissionspräsident, wir sind gelegentlich so verwildert, wir sind im Strassenverkehr nicht so diszipliniert, wie wir es sein sollten. Es schadet deshalb gar nichts, wenn hier eine Bestimmung aufgenommen wird, selbstverständlich mit Mass und Ziel.

Nun habe ich niemals die Meinung vertreten, dass der Fussgänger sich überhaupt nicht auf der Fahrbahn oder auf öffentlichen Plätzen solle bewegen dürfen, sondern ich habe schon in meinem ersten

Votum erklärt, dass man selbstverständlich auch die Strasse muss kreuzen können. Wenn ich in ein Haus gehen muss, das auf der linken Strassenseite liegt, so werde ich nicht bis zur nächsten Querstrasse gehen, sondern die Strasse direkt passieren. Es wäre wirklich untunlich, wenn ich hier nicht die Fahrbahn benützen würde. Daher haben wir den Ausdruck «soweit tunlich» gewählt. Am Worte ist uns aber nichts gelegen; wenn Sie eine Formulierung finden, die den Gedanken, dass eine derartige durch die Vernunft gebotene Benutzung der Fahrbahn durch die Fussgänger niemals ausgeschlossen werden soll, besser zum Ausdruck bringt, so werden wir zustimmen. Aber die Regel soll bleiben, dass die Fahrbahn für den einen und der Fussgängersteig für den andern dient. Ich gebe zu — und das ist ja gerade ein gesetzgeberisches Motiv —, dass das tatsächlich für die Frage der Haftpflicht Bedeutung hat. Darum haben die Automobilisten auch darauf Wert gelegt, dass ein solcher Grundsatz irgendwo im Gesetz figuriere, damit nicht der Richter ihnen entgegenhalten könne, es sei nirgends ein Grundsatz aufgestellt, dass die Fussgänger die Strassenmitte nicht benützen sollen, Aber das planlose Umherlaufen auf der Strassenmitte, während man einen Fussgängersteig zur Verfügung hat, das soll irgendwo verboten werden, da soll der Richter in einem Haftpflichtprozess eine Stütze gegen solche unsinnigen Fussgänger haben. Die Vorschrift ist nicht schikanös, sondern sie liegt auch im Interesse des Fussgängers, indem man ihm vor Augen führt und ihn dazu anleitet, dass er nicht direkt vor ein Automobil hinlaufen soll, dass er sich nicht in Gefahr begeben darf.

Ich bitte Sie, diesen gar nicht unwichtigen Artikel anzunehmen und sich nicht etwa von einer Stimmung des Zornes leiten zu lassen. Herr Ständerat Isler hat vorhin von unsern schlimmen Automobilisten gesprochen und er hat einen Beschluss erwähnt, den eine Delegiertenversammlung der Automobilisten gefasst haben soll. Ich sage ganz offen, dass ich diesen Beschluss, wenn er wirklich so lautet, wie die Presse ihn meldete, ausserordentlich bedaure, und zwar im Interesse der Automobilisten ebensowohl, als überhaupt aus eidgenössischem Denken heraus. Ich bedaure ihn umso mehr, als ich sonst gerade mit diesen Herren vom Vorstand des Automobilklubs durchaus die besten Erfahrungen gemacht habe. Ich habe sie bei der Vorberatung dieses Gesetzes als einsichtige Leute kennen gelernt, die nicht mit dem Kopf durch die Wand wollten, die begriffen haben, dass auch ihr Interessenkreis Opfer zu bringen habe. Es war mir wirklich peinlich, als ich lesen musste, wie ungeschickt und uneidgenössisch sie sich hier — mindestens äusserlich — benommen haben. Ich zweifle nicht daran, dass die Einsicht nachher kommen wird. Man macht eben manchmal in der ersten Hast etwas, was man später vielleicht bereut. Ich bitte Sie nun, nicht dasselbe zu tun, sondern ganz ruhig abzuwägen, was im Interesse eines richtigen Gesetzes liegt und infolgedessen den Art. 27 ter anzunehmen.

Moser: Die Ausführungen von Herrn Bundesrat Häberlin veranlassen mich nun doch, noch einmal auf meinen Streichungsantrag zurückzukommen. Ich habe in meinem ersten Votum darauf hingewiesen, dass ich mit dem Al. 1 durchaus einverstanden sei, da diese Bestimmung gewiss dazu dient, Widerstände

zu brechen, die in unserer Bevölkerung gegenüber diesem Gesetz noch bestehen. Wenn Sie aber Al. 2 stehen lassen, ist ganz sicher, dass es in dem Sinne ausgebeutet wird, dass es heisst, der Fussgänger habe von der Landstrasse zu verschwinden. Ich befürchte, dass dadurch der Widerstand bei unserer Bevölkerung erheblich vermehrt werden könnte. Ich bin kein Feind, sondern ein Freund des Automobils und verstehe sehr wohl, dass dieses Vehikel einer grossen Zukunft entgegengeht, dass es unsere Pflicht ist, diese Entwicklung nicht zu hemmen, sondern im Rahmen der Möglichkeit zu fördern. Hier geht man aber entschieden zu weit, wenn man im Gesetz dem Fussgänger sagt, er habe die Fahrbahn freizuhalten. Bei gewöhnlichen Landstrassen geht diese Fahrbahn von Markstein zu Markstein, es besteht also kein Unterschied zwischen Fahrbahn und Fussgängersteig, die ganze Breite der Strasse ist Fahrbahn. Bei Strassen, welche links und rechts ein Trottoir haben, ist die Sache natürlich anders, da ist es ganz selbstverständlich, dass die Fussgänger sich auf das Trottoir zu begeben haben.

Aus diesen Gründen bin ich der Meinung, dass wir mit der Aufnahme dieses Al. 2 eine ganz gefährliche Situation schaffen. Schliesslich darf man nicht so weit gehen, dass man wegen einzelner weniger Personen, die hie und da im Unmut dem Automobil nicht ausweichen wollen, nun eine solche Gesetzesvorschrift aufstellt. Ich habe ziemlich viel Gelegenheit, Automobil zu fahren, aber ich habe wirklich noch nie beobachtet, dass die Fussgänger, wenn das Alarmsignal zur richtigen Zeit ertönt, mitten auf der Strasse stehen bleiben, sondern ich habe immer gesehen, dass sie sofort auf die Seite gehen, einmal wegen des Staubes und Kotes und zweitens wegen der Lebensgefahr. Ich halte dafür, dass die Beibehaltung von Al. 2 dem Gesetze geradezu gefährlich werden kann und dass es gegebenenfalls auch schwierig ist, zu entscheiden, ob der Fussgänger im Recht war, auf der Strasse zu bleiben oder nicht. Ich beharre also auf meinem Streichungsantrag.

Isler: Ich stehe auch hier grundsätzlich auf dem Boden des Bundesrates, indem ich dafür halte, dass, wenn man einerseits dem modernen Fahrzeug vorschreiben soll, wie es zu fahren habe, man andererseits auch dem Fussgänger sagen soll, wie er sich auf der Strasse zu benehmen habe. Was dem einen recht ist, ist dem andern billig. Ich trete bei dieser Gesetzesberatung nicht nur für die Fussgänger und die Fuhrleute ein, sondern auch für diese modernen Fahrzeuge, soweit es um ihr Recht, um das was sie beanspruchen dürfen, handelt. Das ist hier der Fall. Dagegen ist natürlich zutreffend, was Herr Moser ausgeführt hat: die Sache kann missverstanden werden und das müssen wir verhindern. Die Vorschrift an den Fussgänger will ihn ja nicht von der Strasse vertreiben, das wäre Unverstand und Unrecht zugleich. Und ich möchte deshalb eine redaktionelle Aenderung vorschlagen, die deutlicher ist. Sprechen wir nicht von der Fahrbahn, sondern von der Strassenmitte. Das ist die Strecke, auf der der Fussgänger ordentlicherweise nicht gehen soll, besonders dann, wenn ein Fahrzeug herannaht. Ich möchte diesen Vorschlag empfehlen. Dabei sollen natürlich die Worte «wenn tunlich» beibehalten werden, denn es gibt immer Fälle, wo der Fussgänger doch auch über die Mitte der Strasse zu gehen hat, wie schon bemerkt worden ist.

Böhi: Gegenüber den Ausführungen des Herrn Kommissionspräsidenten möchte ich bemerken, dass der Art. 27 ter in Abs. 1 einfach das bisherige Recht wiedergibt. Das bestehende Konkordat sagt in Art. 41 wörtlich: «Der Verkehr auf den den Fussgängern vorbehaltenen Wegen ist für Motorwagen und Motorräder verboten.» Nun gehen wir doch in der Regel nicht hinter das Konkordat zurück. Ich meine daher, wir dürfen diese Konkordatsbestimmung ohne weiteres auch in das Gesetz hinübernehmen. Das Konkordat enthält in Art. 63 eine ähnliche Bestimmung bezüglich der Fahrräder. Damit haben wir uns aber ja jetzt nicht zu befassen. Der Bundesrat unterlässt es, für die Fahrräder eine analoge Bestimmung aufzunehmen, wie für die Motorwagen und Motorräder. Davon wird später zu sprechen sein.

Dagegen ist im Konkordat der zweite Absatz des Art. 27 ter nicht enthalten. Ich habe Bedenken, diesen Absatz in das Gesetz aufzunehmen, und ich teile hier die Ansicht des Herrn Kollegen Moser. Auch die von Herrn Isler vorgeschlagene redaktionelle Aenderung kann nicht befriedigen. Besser ist es, wenn wir diesen Absatz ganz weglassen; denn er könnte in der Tat zu Schikanen gegenüber den Fussgängern Anlass geben. Ich unterstütze daher den Streichungsantrag Moser.

Mercier: Wir würden eine Lücke im Gesetze haben, wenn wir von den Fussgängern überhaupt nichts sagen wollten. Jedoch müssen wir uns klar machen, worum es sich handelt. Abs. 2 von Art. 27 ter will nicht von denjenigen Strassen sprechen, welche von einem Trottoir begleitet sind, denn da ist es klar, dass der Fussgänger auf das Trottoir gehört und die Fahrbahn den Fahrzeugen zu überlassen hat. Dieser Absatz spricht vielmehr von denjenigen Strassen, die kein Trottoir haben. Wie hat sich nun der Fussgänger zu verhalten? Wenn man den Vorschlag des Bundesrates nur oberflächlich ansieht, so scheint er etwas zu weit zu gehen, wie Herr Moser uns das auseinandergesetzt hat. Es kann wirklich die Meinung aufkommen, als ob man dem Fussgänger die Fahrbahn oder die Strasse gleichsam verbieten wolle, als ob man ihn auf den Damm hinausweisen wolle. Das ist natürlich nicht beabsichtigt.

Andererseits scheint mir aber auch der Streichungsantrag zu weit zu gehen, weil wir dann vom Fussgänger im Gesetz überhaupt nicht mehr sprechen würden. Wir sollten vielmehr eine Redaktion finden, durch welche wir dem Fussgänger seinen Platz auf der Strasse anweisen. Denn es scheint mir ausserordentlich wichtig, dass sich der Fussgänger in der gleichen Richtung und auf der gleichen Strassenseite bewegt, wie die Fahrzeuge und dass er nicht im letzten Moment über die Strasse springt, woraus leicht Unfälle entstehen können. Wir müssen den Fussgänger also auf die gleiche Seite weisen wie alle Fahrzeuge, nämlich auf die rechte Strassenseite. Ich möchte deshalb folgende Fassung vorschlagen: «Der Fussgänger hat sich auf der rechten Strassenseite zu bewegen und die Fahrbahn der Strasse soweit tunlich für die Fahrzeuge freilassen.» Dann weiss der Fussgänger, wohin er gehört und der Autofahrer weiss auch, wohin der Fussgänger beim Herannahen des Automobils ausweichen wird, wenn er sich zufällig einmal etwas mehr in der Strassenmitte bewegt hat.

Bundesrat Häberlin: Ich wollte nur erklären, dass ich mich dem Antrag Isler anschliessen kann. Wir haben selbstverständlich niemals gemeint, dass wir die Fussgänger von der Strasse wegweisen, indem wir von einer Fahrbahn sprechen, sondern wir haben unter der Fahrbahn auch die Strassenmitte verstanden. Das ist aber vielleicht ein Begriff, der nicht genau ausgemessen werden kann. Aber für die Auslegung durch den Richter wird er vollständig genügen. Damit wäre meiner Meinung nach auch das Hauptbedenken des Herrn Moser erledigt.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Gegenüber der Anrufung des Konkordates durch Herrn Kollega Böhi habe ich nur zu sagen, dass sehr viele selbstverständliche Dinge im Konkordat stehen, die wir auch nicht hinübergenommen haben. Ich betrachte nach wie vor Al. 1 als ganz überflüssig. Die ganze Diskussion, dieses Eingehen auf das Detail, wo der arme Teufel von Fussgänger sich bewegen muss, erinnert mich allzu sehr an gewisse polizeiliche Liebhabereien und auch ein wenig an den Spruch, den ich irgendwo einmal in einem Witzblatt gelesen habe: «In allen meinen Taten lass' ich den Gendarm raten, der alles weiss und kann.» Wir dürfen doch unser Leben nicht in diese kleinlichen Vorschriften hineinzwängen lassen, sondern wir müssen für die Vernunft im täglichen Leben auch noch Spielraum gewähren und müssen darauf vertrauen, dass im konkreten Falle, wenn es zum Prozess kommt, vernünftige Richter da sein werden, die imstande sind, zu beurteilen, ob der Fussgänger vernünftig gehandelt, ob der Automobilist dasselbe getan hat, ob der eine oder andere oder gar beide vernunftwidrig sich benommen haben. Das detaillieren zu wollen, nun noch gar nach dem Antrag Mercier, das geht wirklich zu weit: Ich bin ein ziemlich fleissiger Fussgänger, wenn ich dazu Zeit habe, aber ich habe Strassen getroffen, auf denen ich meinen ärgsten Feind nicht hätte verhalten mögen, auf der rechten Strassenseite zu marschieren. Lassen wir all dies Detail sein und glauben wir daran, dass wir vernünftig bleiben können. Ich kann mich beim besten Willen nicht überzeugen, dass wir da eine Zierde für das Gesetz schaffen. Wir können redigieren wie wir wollen, diejenigen, die gewillt sind, dem Gesetze Opposition zu machen, werden aus solchen Dingen Gründe herleiten, um die Opposition zu stützen. Im Grunde genommen hat gewiss keiner von uns Freude an diesen zudringlichen und etwas quälenden polizeilichen Bestimmungen.

Hildebrand: Es scheint mir, dass Ziff. 1 dieses Artikels noch eine Lücke aufweist. Wir schaffen ein Gesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr. Da kann ich es nicht recht verstehen, dass die den Fussgängern vorbehaltenen Wege nur für Motorwagen und Motorräder verboten sein sollen und nicht auch für Fahrräder. Ich möchte beantragen, hier auch die Fahrräder zu erwähnen.

Bundesrat Häberlin: Ich möchte Herrn Ständerat Hildebrand bitten, seinen Antrag eventuell zum dritten Titel einzubringen, weil dort die Vorschriften über die Fahrräder enthalten sind. Sie sind nach dem neuen System der Kommission in einem besonderen Titel vereinigt, so dass also die Vorschrift, die Herr Hildebrand vorschlägt, am gegenwärtigen Platze

deplaziert wäre. Vielleicht ist er auch damit einverstanden, dass seine Anregung geprüft wird bis zu dem Zeitpunkt, wo wir in der Beratung zu diesem Abschnitt kommen.

Hildebrand: Die Hauptsache ist, dass etwas aufgenommen wird. Wo das geschieht, ist mir gleichgültig. Ich kann also damit einverstanden sein, dass das bei einem späteren Artikel eingeschaltet wird.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Gestatten Sie mir nur eine kleine redaktionelle Bemerkung. Motorwagen und Motorräder fallen nach der Definition, die wir zu Anfang angenommen haben, unter den Begriff des Automobils. Wenn Sie also diese unglückselige Bestimmung aufnehmen wollen, so müssen Sie von Automobilen und nicht von Motorwagen und Motorrädern sprechen.

Abstimmung. — Votation.

Eventuell: — Eventuellement:

Für den Antrag Isler	23 Stimmen
Für den Antrag Mercier	8 Stimmen

Definitiv: — Définitivement:

Für Festhalten an diesem Beschluss	10 Stimmen
Für den Streichungsantrag Moser	19 Stimmen

Gesamtabstimmung. — Votation sur l'ensemble.

Für Annahme des bereinigten Art. 27ter	16 Stimmen
Für Streichung	12 Stimmen

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici le débat est interrompu.)

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1923
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.12.1923
Date	
Data	
Seite	369-376
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 642

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Nachmittagssitzung vom 19. Dezember 1923.
Séance de relevée du 19 décembre 1923.

Vorsitz — Présidence: M. Simon.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 369 hiervor. — Voir page 369 ci-devant).

Art. 28.

Antrag der Kommissionsmehrheit.

Dritter Abschnitt.

Automobilhaftpflicht.

Haftpflicht des Halters.

Wenn bei dem Betrieb eines Automobils oder bei Hilfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Automobilbetriebes verbunden ist, ein Mensch getötet oder körperlich verletzt oder eine Sache zerstört oder beschädigt wird, so haftet der Halter für den daraus entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt, durch grobes Verschulden eines Dritten oder des Getöteten oder Geschädigten verursacht worden ist.

Als Dritte im Sinne dieses Artikels sind nicht anzusehen diejenigen Personen, deren sich der Halter zum Betriebe des Automobils bedient.

(B. R. Art. 37.)

Proposition de la majorité de la commission.

Chapitre III.

Responsabilité civile des automobilistes.

Responsabilité du détenteur.

Si par la mise en circulation d'un automobile ou par les travaux accessoires impliquant les dangers inhérents à cette mise en circulation, une personne est tuée ou blessée, ou une chose détruite ou endommagée, le détenteur est responsable du dommage ainsi causé, à moins qu'il ne prouve que l'accident est dû à la force majeure, ou qu'il est imputable à la faute grave d'un tiers, ou à la faute grave de la victime ou du lésé.

Ne sont pas considérées comme des tiers au sens du présent article les personnes dont le détenteur utilise les services pour la mise en circulation de l'automobile.

(C. f. art. 37.)

Antrag der Kommissionsminderheit.

1. Minderheit.

... Gewalt, durch Verschulden eines Dritten oder durch Verschulden des Getöteten ...

2. Minderheit.

Haftpflicht des Halters.

Der Halter eines Automobils haftet für den Schaden, wenn

eine Person, die nicht Insasse des Fahrzeuges ist, ein Fahrer oder Hilfsfahrer,

eine Person, die gegen Entgelt mit dem Fahrzeug befördert wird,

bei dem Betriebe des Automobils oder bei Hilfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Automobilbetriebes verbunden ist, getötet oder verletzt wird oder einen Sachschaden erleidet, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt, durch Verschulden eines Dritten oder des Getöteten oder Geschädigten verursacht worden ist.

Das Verschulden derjenigen Personen, deren sich der Halter zum Betriebe des Automobils bedient, schliesst die Haftung des Halters nicht aus.

Die Haftung für den Schaden, den unentgeltlich mitfahrende Personen erleiden, wird durch das Obligationenrecht bestimmt.

Proposition de la minorité de la commission.

1^{re} minorité.

... ou qu'il est imputable à la faute d'un tiers ou à celle de la victime ou du lésé.

Ne sont pas ...

2^e minorité:

Responsabilité du détenteur.

Si, par la mise en circulation d'une automobile ou par les travaux accessoires impliquant les dangers inhérents à cette mise en circulation,

une personne qui n'était pas transportée par l'automobile,

un conducteur ou un aide-conducteur,

une personne transportée moyennant paiement est tuée ou blessée ou subit un dommage dans ses biens, le détenteur de l'automobile est responsable du dommage causé, à moins qu'il ne prouve que l'accident est dû à la force majeure ou qu'il est imputable à la faute d'un tiers ou à celle de la victime ou du lésé.

La faute des personnes employées par le détenteur à la mise en circulation de l'automobile, n'exclut pas la responsabilité du détenteur.

La responsabilité pour le dommage causé aux personnes transportées gratuitement, se détermine d'après le Code des obligations.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Wir betreten hier ein Gebiet, wo wir neues Recht schaffen wollen, und zwar mit dem Zwecke, für das Publikum grösseren Schutz zu schaffen gegen die Unfälle, welche die Fahrzeuge verursachen können, die Gegenstand unseres Gesetzes sind. Wir müssen uns bewusst sein, dass wir durch die Schaffung dieses neuen Rechtes die Besitzer der Automobile bzw. den Halter wesent-

lich mehr belasten als sie bei der gegenwärtigen Rechtslage belastet sind. Wir müssen uns auch dessen bewusst sein, dass wir durch die neue Automobilhaftpflicht eine Belastung der Automobilisten schaffen werden, die weiter geht als in den andern Staaten. Ich stelle das an die Spitze, um meinerseits mich auch dem anzuschliessen, was heute morgen der verehrte Herr Departementschef ausgeführt hat. Wir müssen uns leiten lassen von dem Grundsatz der Gerechtigkeit und wir dürfen uns nicht aus irgend einer Mißstimmung zu Bestimmungen verführen lassen, die über das Prinzip der Gerechtigkeit hinausgehen.

Nun eine ganz kurze Erinnerung an die Rechtslage. Die allgemeine Rechtsregel ist, dass die Schadenersatzpflicht ausserkontraktlich nur entsteht durch ein Verschulden des Verantwortlichen. Dieses Recht war bis jetzt auch für die Automobilisten massgebend. Man darf aber sagen, dass die Rechtsprechung bei den Fällen, die vor den Richter gelangten, den Weg immerhin gefunden hat. Ich will daran erinnern, dass das grosse Land im Westen gar keine Sondergesetzgebung für die Automobilisten hat und dass dort die Praxis auch den Weg gefunden hat, es bestehen dort keine Klagen darüber, dass die Rechtsprechung nicht im Einklang mit dem Gefühl sei.

Nun ist aber bekannt, dass das Leben gegenüber gewissen Erscheinungen eine aussergewöhnliche Haftbarkeit fordert. Solche ausserordentliche Regelung geschieht in der Gesetzgebung entweder durch die Verschiebung der Beweislast oder durch die Verschärfung der Haftbarkeit oder durch beides. Ich habe schon einmal die Herren, die in ihrer Jugend römisches Recht studiert haben, an die actio de pauperie erinnert, an die Haftbarkeit des Tierhalters, die sich schon im römischen Recht entwickelt hatte. Ich will Sie auch daran erinnern, dass die gewöhnliche Gesetzgebung, das gemeine Recht, in unserer Schweiz auch ausnahmsweise Haftbarkeiten feststellt: So die Haftbarkeit des Geschäftsführers, der nach Art. 55 des O. R. für alle dienstlichen Verrichtungen seiner Angestellten haftet, wenn er nicht beweist, dass er die durch die Umstände gebotene Sorgfalt angewendet hat oder dass der Schaden sowieso eingetreten wäre. Der Art. 56 des O. R. bestimmt die Haftbarkeit des Tierhalters für den Schaden, wenn er nicht beweist, dass er alle nach den Umständen gebotene Sorgfalt angewendet hat oder dass der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt eingetreten wäre.

Unsere Gesetzgebung enthält aber nicht nur solche Ausnahmen vom gemeinen Recht im allgemeinen Gesetze, sondern es sind auch Spezialgesetze geschaffen worden. Ich verweise auf das Fabrikhaftpflichtgesetz, auf das Starkstromgesetz, auf die Eisenbahnhaftpflicht, auf die Posthaftpflicht. Jeweils ist da bestimmt, dass ein Schaden, den die Einrichtung verursacht, vom Geschäftsherrn getragen werden muss, wenn er nicht beweist, dass er dabei kein Verschulden hat oder dass das Verschulden den Geschädigten oder einen Dritten trifft; der Zufall fällt dem Betriebsinhaber zur Last.

Nun herrscht eigentlich Einigkeit darüber, dass in unserm heutigen Falle die Voraussetzungen für verschärfte Haftbarkeit gegeben ist. Auch die Automobilisten haben sich bis zu einem gewissen Grade damit einverstanden erklärt. Es herrscht ebenfalls

in der Kommission Einigkeit darüber — und ich glaube, auch die Interessentenkreise sind einverstanden — dass die erschwerte Haftpflicht dem Halter des Automobils aufzubürden ist. Ueber den Begriff des Halters habe ich Ihnen bei der Eintretensdebatte ausführlich Vortrag gehalten. Die Frage ist nur, wie weit man gehen soll. Ich will Sie im Interesse der Förderung der Sache so kurz wie möglich über die Sachlage orientieren.

Es bestehen bei den Interessenten verschiedene Gruppen und auch die Meinungen in der Kommission haben sich nach den Auffassungen dieser Gruppen geteilt. Eine Meinung geht dahin, es solle die Haftpflicht für den Automobilunfall dem Vorbilde des gemeinen Rechtes speziell der Haftpflicht des Tierhalters nachgebildet werden. Oesterreich ist in seinem Gesetze, wenn ich recht orientiert bin, so vorgegangen. Wenn wir diesem System folgen wollten, würde also die Haftpflicht ungefähr so aufgebaut werden, wie das der Art. 56 O. R. tut. Ich muss gestehen, je einlässlicher ich mit der Sache mich befasst habe, um so mehr ist mir diese Lösung sympathisch geworden. Ich habe mich zwar in der Kommission einer andern Lösung angeschlossen. Aber je mehr ich auf die Sache eingegangen bin, um so mehr habe ich gefunden, es wäre sowohl im Interesse der Rechtssicherheit, wie der Gerechtigkeit geboten, diesem Gedanken zu folgen. Verschiedene Vereinigungen, zuletzt auch noch der Bernische Juristenverein, haben in besonderen Eingaben, die auf dem Kanzleisch liegen, diese Lösung befürwortet. Es ist nicht ausgeschlossen, dass man im Verlaufe der Sache in den Räten ihr zustimmen wird.

Ein anderes System ist dann die Nachbildung nach den Spezialgesetzen. Und zwar kommen da also in Betracht das Eisenbahnhaftpflichtgesetz, das Starkstromgesetz, das Fabrikgesetz und das Posthaftpflichtgesetz. Ich will hier erwähnen, dass das Posthaftpflichtgesetz, sowohl das jetzt bestehende wie der Entwurf, sich dem Prinzip der Haftbarkeit, wie es im Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom Jahre 1905 niedergelegt ist, anschliesst. Wir haben hier also eine begrüssenswerte Tendenz der Konzentrierung der Gesetzgebung und der Vermeidung von allzu vieler Spezialität.

Hier tritt ein Hauptunterschied der Meinungen hervor. Wenn man sich im Grundsatz, wie das von Anfang an geschah, der Formulierung des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes anschliesst, so ergeben sich zweierlei Auffassungen. Die eine will die Diskulpation zulassen, ganz oder teilweise, sobald ein Verschulden des Verletzten oder eines Dritten vorliegt. Wie dieses Verschulden dann zu bewerten ist, ist Sache des richterlichen Ermessens. Es genügt ein Verschulden. Bekanntlich sind ja die Grade des Verschuldens sehr abgestuft, vom leichtesten bis zum schwersten, von der culpa levissima bis zur luxuria des römischen Rechtes. Die andere Auffassung geht dahin, es sei die Kausalhaft des Automobilführers, des Halters, nur auszuschliessen, wenn ein grobes Verschulden des Verletzten oder ein grobes Verschulden des Dritten vorliegt. Das ist der wesentliche Unterschied in den Meinungen. Darüber, dass die höhere Gewalt zur Diskulpation führt, herrschte in der Kommission Einheit.

Nun hat die Mehrheit Ihrer Kommission sich zu dem letztgenannten System entschieden. Sie ver-

langt zur Diskulpation das grobe Verschulden des Dritten oder des Geschädigten oder Getöteten. Ich persönlich habe mich der erstgenannten Auffassung angeschlossen. Ich habe gefunden, es dürfte sich empfehlen, nicht weiter zu gehen als das Eisenbahnhaftpflichtgesetz. Ich möchte Ihnen also persönlich empfehlen, diesem System zuzustimmen.

Ich will meine Gründe vorbringen, es ist selbstverständlich, dass die Mehrheit der Kommission ihre sehr beredten Vertreter ins Treffen führen wird, so dass es also nicht notwendig sein wird, dass ich deren Gründe hier rekapituliere.

Einmal möchte ich empfehlen, bei Nachbildung des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes sich wirklich an dieses zu halten. Die Analogie zwischen den beiden Erscheinungen, um die es sich handelt, ist gegeben. Wenn auch die Eisenbahn im Geleise fährt, wenn sie auch ihre Reglemente hat, so handelt es sich doch auch um die Anwendung einer Triebkraft, deren Wirkungen, wenn sie Schaden schaffen, demjenigen zur Last gelegt werden sollen der sie in seinen Dienst gestellt hat. Es hat sich ergeben, dass die Analogie mit dem Automobil vollständig durchführbar wäre.

— Ich war Anhänger dieses Systems auch deswegen, weil ich fand, dass es einheitliches Recht schafft und nicht ganz neues Recht. Wir dürfen uns nicht immer dazu verleiten lassen, ganz besondere Spezialitäten und Vorrechte zu schaffen. Der Mann, der auf der Strasse geht und der durch ein Verschulden einen Unfall bei einem Pferdefuhrwerk verursacht, wird nach dem gewöhnlichen Recht behandelt, und er ist haftbar für sein geringstes Verschulden. Wenn der nämliche Mann durch seine Unvorsichtigkeit oder durch sein fehlerhaftes Benehmen einen Unfall bei einem Automobil verursacht, so wäre er nach dem Vorschlag der Mehrheit nur haftbar für grobes, nicht aber für leichtes Verschulden. Damit würde Rechtsverwirrung geschaffen, die Rechtsauffassung wäre verschieden zum Nachteil des Automobilisten. Es würde hier ein besonderes Recht geschaffen. Das kann meines Erachtens nicht eingeführt werden. Nicht bloss zur Wahrung gesunden Rechtsbewusstseins, sondern auch im Interesse einer Einheitlichkeit des Rechtes möchte ich Ihnen empfehlen, nicht mit der Kommissionsmehrheit zu gehen. Wir sollten nicht für jeden Fall wieder ein neues Gesetz, neue Spezialhaftpflicht konstruieren. Also Spezialhaftpflicht im Fabrikbetrieb, beim Starkstrom, bei der Post und bei der Eisenbahn und wieder eine andere beim Automobil. Gienge das nicht zu weit? Glauben Sie nicht, dass wir uns aus der Mitte des Volkes einen berechtigten Vorwurf zuziehen, wenn wir vor lauter Freude am Distinguieren — das ja eine Hauptkunst der Juristen ist — und vor lauter Freude an der Kasuistik, für alle möglichen Fälle eine besondere Formel zu suchen trachten und dem Rechtsbewusstsein diese Formeln aufdrängen und einprägen wollen? Solches Vorgehen halte ich nicht für gut. Wir sollten doch eher einmal dazu kommen, die gesamte Spezialhaftpflichtgesetzgebung in einem Kodex zu vereinigen, das Prinzip zu suchen und festzuhalten, von dem auszugehen ist. In unserer Sache ist dieses Prinzip klar, es ist die Inbetriebsetzung einer wuchtigen Naturkraft, durch die grosser Schaden bewirkt werden kann. Warum in jedem Einzelfall speziell legislieren, Bestimmungen erlassen, die man nicht versteht? Wir machen ja hier als Gesetzgeber die Urteile

in den einzelnen Fällen nicht, wir können keinen Automaten schaffen, den man für die verschiedenen Fälle einrichtet, der dann das Urteil herausgibt. Das Gesetz muss seine Vollziehung finden durch den im Leben stehenden Richter. Der Richter muss die mannigfaltig verwickelten Tatsachen in den Gesetzesrahmen hineinbringen und sein Urteil an Hand des Gesetzes bilden. Glauben Sie, wir schaffen ein besonders klares Recht für den Richter, wenn wir in jedem Einzelfall wieder ganz andere Vorschriften aufstellen? Ich glaube es nicht. Der Richter will sein Urteil fällen nach seinem Gewissen, nach seiner innern Ueberzeugung, nach dem Inbegriff alles dessen, was ihm die Tatsachen als entscheidend darbieten. Es wird unter Umständen ganz nebensächlich sein, ob das Gesetz von einem groben oder leichten Verschulden spricht. Der Richter wird sein Urteil fällen, wie er es vor seinem Gewissen verantworten kann.

Ich habe bereits angedeutet, dass man bei den Urteilen, die bei uns und anderwärts ergangen sind, die Beobachtung hat machen können, dass der Richter seine Entscheidungen dem Gerechtigkeitsgefühl anpasst. Diesem Gerechtigkeitsgefühl den richtigen Boden zu bereiten, dazu ist das Gesetz da.

Aus diesen Gründen sollten wir uns auf dem Boden finden, der durch die Eisenbahngesetzgebung gegeben ist, umso mehr, als wir dann den Vorteil erreichen; dass wir schon drei Gesetze auf eine Linie gebracht haben, das Eisenbahnhaftpflichtgesetz, das Postverkehrsgesetz, das Automobilgesetz.

Dies ist der erste Komplex von Fragen, über welchen wir zu entscheiden haben. Ich fasse mich so kurz wie möglich, weil ich hoffe, wir können die wichtigsten Fragen noch alle durchsprechen.

Ich gehe über zum zweiten Komplex, wo ich das Glück habe, zur Mehrheit zu gehören und das Vergnügen, deren Antrag zu begründen. Es handelt sich da um die Frage, wie weit die besondere Haftpflicht ausgedehnt werden soll. Die Mehrheit will keine Restriktion, sie will Ausdehnung der Haftpflicht auf alle Unfälle, weil sie durch das Automobil verursacht worden sind. Und zwar will sie das aus Grundsatz und im Interesse der Rechtsicherheit. Aber auch, damit die Automobilisten, bei Handhabung ihres Fahrzeuges immer die nötige Sorgfalt walten lassen, gleichviel, wen sie mit sich führen. Der Grund für die verschärfte Haftpflicht ist der nämliche für alle Fälle.

Die Minderheit der Kommission will eine Unterscheidung machen, sie will sagen, die Automobilhaftpflicht bestehe nur dann, wenn der Automobilführer den Verletzten gegen Entgelt geführt hat. Wir ändern sagen, dass grundsätzlich die Haftpflicht besteht und zwar, weil für die Aufstellung dieser Haftpflicht der Grund der Haftpflicht ist: die Inbetriebsetzung einer ausserordentlich starken Naturkraft. Schon deshalb dürfen wir vom Prinzip nicht abweichen:

Man hat aber gesagt, es würde die Versicherung ausserordentlich erschweren, wenn diese Haftpflicht für den unentgeltlich Mitfahrenden auch bestehen würde. Ich glaube nicht daran, ich weiss, dass alle sorgfältigen Automobilisten ihre Haftpflicht auch in dieser Hinsicht schon versichert haben. Ich habe für mich die Ueberzeugung, dass man sich hier nicht das Gruseln lehren lassen soll. Die Kosten der Versicherung sind nicht soviel grösser, ich habe schon verschiedene Policen für die ganze Haftpflicht ge-

sehen, die Prämien waren nicht gar so gross. Wir haben heute schon davon gesprochen, dass eine Anzahl von Vertretern des Automobilmus auf ihre Kapitalmacht pochen gegenüber dem Bund und den Kantonen. Sollen wir ihnen da nicht etwas mehr Versicherungsprämie zumuten?

Ich würde vielleicht diese Ausnahme eher verstehen, wenn ich eine Möglichkeit absehen könnte, sie praktisch durchzuführen. Was ist das: die Beförderung gegen Entgelt? Ist das Entgelt nur da, wenn der Obolus für die Fahrt bezahlt wird oder ist das Entgelt zu suchen in irgend einem Innominatkontrakt, in irgend einem vertraglichen Verhältnis zwischen dem Geführten und dem Führer? Wo finden Sie da die Grenze, wo schaffen Sie die Rechtssicherheit, wenn jeweilen in jedem einzelnen Fall untersucht, geprüft werden muss: ist die Fahrt gegen Entgelt unternommen worden, ist ein Transportkontrakt zwischen dem Führer und dem Geführten abgeschlossen worden, ausdrücklich oder stillschweigend, worin hat das Entgelt bestanden? Wie soll da die Grenze gefunden werden? Wenn der Automobilist zum Arzt oder zur Hebamme fährt, um so schnell als möglich Hilfe im Hause zu haben, ist das eine Fahrt gegen Entgelt? Oder wenn ein Automobilist bei der Fahrt in die Stadt des Nachbarns Kind in das Automobil einlädt, ist das eine Fahrt gegen Entgelt? Ich kann mir gar nicht vorstellen, dass eine solche Bestimmung praktisch befriedigen könnte.

Wenn man weitergehen würde, so hätte ich wenigstens noch Verständnis dafür vom Standpunkt der Rechtssicherheit aus, wenn die Herren von der Minderheit sagen würden: wer «gewerbmässig» Personen befördert. Wo es sich um ein eigentliches Gewerbe handeln würde, da wäre die Ausnahme praktisch anwendbar, weil da eine klare und deutliche Linie zu finden wäre. Aber mit dem blossen Begriff des Entgeltes ist nichts gesagt. Wenn ein Handwerker im Hause eines Herrn arbeitet und dieser Herr führt ihn in ein anderes Haus, damit er auch dort noch etwas in Ordnung bringe, ist das eine Fahrt gegen Entgelt? So lassen sich die Beispiele vervielfachen, in denen die Praxis absolut unsicher sein wird. Ich meine deshalb sollten wir beim Prinzip bleiben.

Ich würde unter Umständen dazu stimmen können, wenn auch nicht gern, dass bei der Versicherungspflicht eine solche Ausnahme gestattet würde; da könnte die Versicherungspolice die Ausnahmen für die unentgeltlichen Fahrten enthalten. Da könnte in den verschiedenen Policen und in der Praxis, die dadurch geschaffen wird, einige Rechtssicherheit erzielt werden. Denn die Versicherungspolice kann ausführlich sein, sie kann differenzieren und spezialisieren. Das können wir im Gesetz nicht, da müssen wir klare und deutliche Grundsätze aufstellen.

Von diesem Gesichtspunkte aus möchte ich Sie bitten, in dieser zweiten Frage dem Mehrheitsantrag ihrer Kommission die Zustimmung zu geben und es also dabei bewenden zu lassen, dass die Haftbarkeit grundsätzlich aufgestellt wird.

Das sind die beiden Hauptfragenkomplexe, über die bei Art. 28 zu entscheiden sein wird. Ich bin der Meinung, dass die übrigen Artikel dieses Kapitels im grossen und ganzen aus der Entscheidung fliessen, die wir über diesen Art. 28 treffen werden und dass wir dann bei den andern Artikeln sehr rasch durchkommen werden. Ich bin auch der Meinung, dass

unser Rat die Artikel auch noch nicht endgültig beschliessen soll, sondern dass er die Prinzipien festsetzt, über die Prinzipien sich entscheiden und es dann der Kommission überlassen soll, die entsprechende Formulierung zu finden.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen also Annahme des Art. 28 nach Vorlage der Kommission, im ersten Teil unter Unterstützung des Minderheitsantrages, und Ablehnung des Antrages der zweiten Minderheit.

Keller-Zürich, Berichterstatter der ersten Kommissionsminderheit: Ich habe es für die Minderheit 1 übernommen, ihren Antrag zu begründen, der dahingehet, dass im Abs. 1 des Art. 28, in dem beide Male von «grobem» Verschulden die Rede ist, das «grob» gestrichen wird.

Nun hat der Berichterstatter der Kommission sich bereits als Anhänger dieser Minderheit 1 bekannt und sich auf den gleichen Boden gestellt; ich kann deshalb meine Ausführungen etwas abkürzen. Ich möchte die Frage, die hier zu erörtern ist, namentlich vom rechtshistorischen Standpunkte aus noch etwas beleuchten. Der Herr Berichterstatter hat Ihnen ausgeführt, wie wir in unserer Gesetzgebung auf gewissen Rechtsgebieten von dem Prinzip der Schuldhaftung übergegangen sind zum Prinzip der Kausalhaftung. Es kommen diesbezüglich vier Gesetze in Betracht: das Fabrikhaftpflichtgesetz, das Eisenbahnhaftpflichtgesetz, das Gesetz betr. die Schwach- und Starkstromanlagen und endlich das Postgesetz. In allen diesen vier Gesetzen haben wir den Grundsatz der Kausalhaftung, wobei dem Verursacher aber das Recht der Exkulpation gegeben wird unter bestimmten Voraussetzungen. Wenn Sie nun näher verfolgen, welches diese Voraussetzungen sind, so werden Sie sehen, dass in keinem spätern Gesetze die gleichen Voraussetzungen wie im früheren Gesetze aufgenommen worden sind, dass da eine langsame Entwicklung stattgefunden hat, von der man aber nicht ganz sicher weiss, ob sie immer gewollt war oder nicht.

Zunächst das Fabrikhaftpflichtgesetz. Das Fabrikhaftpflichtgesetz gibt demjenigen, in dessen Betrieb der Unfall passiert ist, also dem Arbeitgeber, eine Exkulpation in dem Sinne, dass er für den entstandenen Schaden nicht haftet entweder bei höherer Gewalt oder beim wie es heisst «eigenen Verschulden des Verletzten» oder drittens bei Verbrechen oder Vergehen eines Dritten. Das sind die drei Exkulpationsmöglichkeiten. Die erste, die höhere Gewalt ist dann unverändert in alle andern Gesetze übergegangen. Die andern haben sich dem Wortlaut nach geändert. Im Fabrikhaftpflichtgesetz ist auch noch der weitere Grundsatz aufgestellt, dass wenn Konkurrenz zwischen Verschulden des Geschädigten und Zufall vorhanden ist, der Schadenersatzpflichtige zwar zu bezahlen hat, aber es wird die Schadenersatzsumme ermässigt. Schon beim Eisenbahnhaftpflichtgesetz ist die Sache nicht mehr ganz gleich geordnet. Der Unterschied ist der folgende. Währenddem beim Fabrikhaftpflichtgesetz die Exkulpation zugelassen wird, wenn der Schadenersatzpflichtige beweisen kann, dass der Unfall oder der Schaden verursacht sei durch ein Verbrechen oder Vergehen Dritter, wird beim Eisenbahnhaftpflichtgesetz diese Exkulpation schon gegeben bei einem blossen Verschulden Dritter.

Man geht also hier weiter: Fabrikhaftpflichtgesetz, Exkulpation bei Vergehen und Verbrechen Dritter, Eisenbahnhaftpflichtgesetz, Exkulpation schon beim Verschulden Dritter. Das Eisenbahnhaftpflichtgesetz sagt im gleichen Sinne, dass da, wo Konkurrenz zwischen Zufall und Verschulden des Geschädigten vorliegt, eine Reduktion der Entschädigung stattfindet. Im übrigen macht das Eisenbahnhaftpflichtgesetz, wenn es vom Verschulden Dritter spricht, keinen Unterschied über das Mass, die Intensität des Verschuldens. Es kann also sowohl hier in Betracht kommen die culpa levissima als die culpa lata.

Eine weitere Etappe bedeutet das Gesetz betr. die Stark- und Schwachstromanlagen vom Jahre 1902. Auch dort haben wir die drei Exkulpationsmöglichkeiten, höhere Gewalt, Verschulden des Getöteten oder Verletzten, Verschulden des Dritten. Aber dort treffen wir nun zum ersten Mal beim Verschulden des Getöteten oder Verletzten das grobe Verschulden. Im Schwach- und Starkstromgesetz wird also im Unterschied zum Eisenbahnhaftpflichtgesetz und zum Fabrikhaftpflichtgesetz eine Exkulpation nur angenommen, wenn auf Seite des Getöteten oder Verletzten grobes Verschulden vorliegt. Auch mit bezug auf die dritte Exkulpationsmöglichkeit besteht eine Differenz, über deren Tragweite ich mir nie ganz klar geworden bin. Währenddem wir beim Eisenbahnhaftpflichtgesetz als Diskulpation noch das Verschulden Dritter haben, so spricht das Stark- und Schwachstromgesetz von der Diskulpation beim Verschulden oder Versehen Dritter. Was nun der juristische Unterschied sein soll zwischen dem Verschulden und Versehen, das habe ich nicht recht herausbringen können.

Sie sehen also, man ist im Stark- und Schwachstromgesetz wieder einen Schritt weiter gegangen über das Eisenbahnhaftpflichtgesetz hinaus, speziell was die Exkulpation für das Verschulden des Dritten, des Getöteten oder Verletzten anbelangt. Welches nun eigentlich die Motive gewesen sind, dass man beim Stark- und Schwachstromgesetz weitergegangen ist, das habe ich nicht eruieren können.

Umgekehrt nun das Postgesetz. Beim Postgesetz vom Jahre 1905 ist man klar geblieben. Man hat im Postgesetz vom Jahre 1905 im Art. 24 einfach auf die Eisenbahnhaftpflicht verwiesen, ebenso im Postgesetz vom Jahre 1910. Gleich gehalten ist die Sache im Postgesetz, das zurzeit vor dem Rate liegt. Wir haben also hier Konkordanz zwischen der Haftpflicht der Post und der Eisenbahn.

Der Entwurf, der Ihnen nun vorliegt, und der die Haftpflicht der Automobilisten regeln soll, geht wieder einen Schritt weiter. Er stimmt mit dem Stark- und Schwachstromgesetz darin überein, dass die Diskulpation gegeben wird bei höherer Gewalt und bei grobem Verschulden des Getöteten oder Verletzten. Er geht aber wiederum über das Stark- und Schwachstromgesetz hinaus mit bezug auf das Verschulden des Dritten. Während das Stark- und Schwachstromgesetz diskulpiert bei Verschulden und Versehen des Dritten, will der Art. 28 nur noch diskulpiert bei einem groben Verschulden des Dritten. Also wiederum eine Anspannung der Haftpflicht, hier des Automobilisten. Wenn wir diese Gesetze miteinander vergleichen, so sehen wir, dass der Gesetzgeber immer etwas weiter gegangen ist. Es ist aber nicht wohl zu eruieren, warum eigentlich im

einzelnen Fall nur so weit oder so weit gegangen ist. Der Gesetzesentwurf, wie wir ihn hier haben, stimmt also auch nicht überein mit den Grundsätzen über die Stark- und Schwachstromanlagen. Nun glaube ich, es sei notwendig, dass die Gesetzgebung hier eine gewisse Vereinfachung schafft und ich möchte das unterstützen, was der Herr Berichterstatter ausgeführt hat. Es ist in diesem Gebiet der Kausalhaftungen bitter nötig, dass einheitliche Grundsätze geschaffen werden. Da heute die Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Postgesetz bereits besteht, so werden wir am richtigsten so vorgehen, dass wir auch für die Automobilistenhaftung die gleichen Grundsätze wählen. Ich denke, es ist nicht ein Zufall, dass der Gesetzgeber die gleiche Haftpflicht für die Post und die Eisenbahn aufgenommen und statuiert hat. Ich sage, es ist nicht ein Zufall, deshalb nicht, weil die besondern Gefahren in beiden Fällen ganz ähnliche sind.

Wie stellen sich die Interessenten zu dieser Frage? Bei den Akten finden Sie eine Eingabe der Vereinigung der Nebenbahnen, die postuliert, dass die Automobilisten jedenfalls der Eisenbahnhaftung unterstellt werden sollten. Dieses Petikum ist verständlich von Seiten der Bahnen. Sie wollen nicht, dass der Automobilist weniger hafte als die Eisenbahn, weil sonst die Konkurrenz des Automobils noch fühlbarer würde. Auf der andern Seite liegen Resolutionen der Automobilisten vor, die mindestens dahin gehen, dass sie sich ungefähr einverstanden erklären können mit der Eisenbahnhaftung. Wenn nun auf der einen Seite die Eisenbahnen selber keine schärfere Haftung der Automobilisten verlangen und umgekehrt die Automobilisten geneigt sind, sich der Eisenbahnhaftpflicht zu unterstellen, warum sollen wir dann weitergehen?

Und nun noch etwas. Wenn Sie die Gesetzesvorlage nach den Grundsätzen der Mehrheit redigieren wollen, so haben Sie dann die merkwürdige Tatsache, dass der Automobilist, der auf einer Strasse fährt, strenger haftet als das Postauto, währenddem doch die Gefahren und die allgemeinen Verhältnisse vollständig gleich sind. Man könnte diesen Mangel dann nur dadurch ausgleichen, dass man sagen würde, das Postauto haftet auch wie das Automobil. Dann hätten wir die schöne Folge, dass die Post eine verschiedene Haftung hat je nachdem das Postauto oder eine Postkutsche fährt. Das sind die Folgen, zu denen wir kommen, wenn man zu viel differenziert.

Nun bin ich der Ansicht wie der Herr Berichterstatter, eine Ordnung bringen wir nur dann in die Sache, wenn wir auch für die Automobilisten die gleiche Haftung einführen, wie wir sie bei den Eisenbahnen haben. Ich möchte auch nicht die Tierhalterhaftung einführen. Das wäre wieder etwas neues, das nicht ganz mit der Eisenbahnhaftung übereinstimmt. Eine klare Gesetzgebung wird nur die sein, die auf dem Gebiete des Verkehrs Eisenbahnhaftpflicht, Posthaftpflicht und Automobilhaftpflicht gleichstellt. Wenn wir weiter gehen und Beschlüsse fassen wollen im Sinne des Art. 28 nach dem Antrage der Mehrheit, so ist auch zu berücksichtigen, dass bei einer so verschärften Haftpflicht die Prämien für die Versicherung ganz wesentlich steigen würden. Schliesslich gibt es auch hier mit bezug auf die Prämien eine Grenze. Wir können auch hier, wenn wir die Haftpflicht so ausgestalten, dass die Versicherung zu teuer wird — ich denke hier nicht an die Privatpersonen,

die Auto fahren, sondern an die Geschäftsleute — die Sache so weit treiben, dass wiederum die Wirtschaftlichkeit des Automobils zu sehr eingeschränkt wird zugunsten der Eisenbahn.

Aus diesen Gründen bin ich zur Ueberzeugung gekommen, dass das einzig Richtige und die einzig mögliche Lösung auf dem Wege der Vereinfachung dahin geht, dass wir in Art. 28 im ersten Absatz die beiden «grobes Verschulden» durch blosses «Verschulden» ersetzen und damit die Konkordanz zu Post und Eisenbahn herstellen. Ich beantrage Ihnen, in diesem Sinne Beschluss zu fassen. Wenn Sie umgekehrt entscheiden sollten, werde ich mir vorbehalten, bei dem Artikel über die Post den Antrag zu stellen, dass für die Postautos die gleiche Haftung bestehen soll wie für die gewöhnlichen Automobile.

Scherer, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Es ist meine Aufgabe, Ihnen den Standpunkt der Mehrheit der Kommission in der Frage auseinanderzusetzen, ob die Haftbefreiung des Automobilisten schon eintreten soll, wenn den Verletzten ein einfaches Verschulden trifft, oder ob sie erst dann eintreten soll, wenn ihn ein grobes Verschulden trifft. Ferner fällt mir zu, den Antrag der zweiten Minderheit zu begründen, der dahin lautet, dass der unentgeltlich Mitfahrende einen Automobilhaftpflichtanspruch nicht besitzen soll.

Ich darf der Begründung dieser beiden Standpunkte vielleicht die Bemerkung vorausschicken, dass die Kommission in ihrer Ueberzeugung, dass wir zur Kausalhaftung übergehen müssen, doch geschlossener war, als es im Votum des Herrn Referenten zum Ausdruck kam. Der Gedanke, dass man beim Automobil mit der Haftung des Tierhalters gemäss Artikel 56 O. R. auskommen könnte, ist in der Kommission kaum ausgesprochen worden und hat keinen Vertreter gefunden. Und mit Recht. Art. 56 O. R. bestimmt nämlich: «Für den von einem Tier angerichteten Schaden haftet, wer dasselbe hält, wenn er nicht nachweist, dass er alle nach den Umständen gebotene Sorgfalt in der Verwahrung und Beaufsichtigung angewendet habe, oder dass der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt eingetreten wäre.» Zwischen der Kausalhaftung und der Haftung des Tierhalters ist ein himmelweiter Unterschied. Die Haftung des Tierhalters ist im Prinzip Culpa-Haftung, nur mit umgekehrter Beweislast, und die Fälle sind zahlreich, in denen die Haftpflicht des Halters des Automobils zessiert, wenn der Nachweis genügen würde, dass er in Verwahrung und Beaufsichtigung seines Wagens alle gebotene Sorgfalt angewendet hat. Es gibt aber viele Fälle, in denen ein Dritter durch ein Automobil verletzt wird, in denen es als billig und richtig erscheint, dass dieser Dritte einen Schadenersatzanspruch auch dann besitzt, wenn den Automobilisten ein Verschulden nicht trifft und er seinerseits alle gebotene Sorgfalt erfüllt hat. Wir sind im Rechte der Neuzeit von dem römisch-rechtlichen Grundsatz der strengen Verschuldenshaftung abgekommen und haben erkannt, dass es viele Fälle gibt, in denen der altrömische Rechtsgrundsatz «Casum sentit dominus» zu unbilligen Resultaten führt, zu Resultaten, die mit unserem Rechtsgefühl nicht mehr in Einklang stehen. Der Jurist Mataja sagt über dieses Problem in seinem Buche «Das Recht des Schadenersatzes» was folgt: «Der Satz, der Schaden bleibt

an demjenigen haften, bei dem er eben eintritt, wendet sich oft gleichsam an die falsche Adresse: der Bedrohte ist machtlos und derjenige, der die Verfügungsgehalt hat, ist hingegen unbedroht.» Das ist die Auffassung, aus der heraus wir dazu kommen, zu sagen, dass wir bei gewissen Tatsachenkomplexen den Boden der Verschuldenshaftung verlassen und ein anderes Prinzip der Haftung suchen müssen, das unserem Rechtsempfinden entspricht. Das Bedürfnis nach einem umfassenderen Haftungsprinzip zeigt sich überall da, wo eine Einrichtung, ein Betrieb gegenüber Drittpersonen wirksam wird, der eine spezifische, erhöhte Gefahr für Dritte enthält. Bei den Fabriken hat sich dieses Bedürfnis gezeigt. Es gibt spezifische Gefahren des Fabrikbetriebes; die Unfallstatistik zeigt uns, dass eine bestimmte Zahl von Unfällen z. B. in einer Maschinenfabrik eintritt, eintreten muss, auch wenn den Fabrikanten irgend ein Verschulden nicht trifft. Dasselbe Moment einer spezifischen Gefahr war auch entscheidend für die Einführung der Kausalhaftung bei den Eisenbahnen; die Eisenbahn trägt für Drittpersonen, für die Umgebung eine Gefahr in sich, die auch dann bestehen bleibt, wenn die Eisenbahnverwaltung alle Sorgfalt aufwendet, die man irgend von ihr verlangen kann. Und dasselbe gilt von der Gefahr der Schwach- und Starkstromleitungen.

Diese spezifischen Gefahren soll der Inhaber des die Gefahr in sich tragenden Betriebes auf sich nehmen. Das ist ein Rechtsgedanke, der in unserem Volke lebendig ist und den wir auch hier beim Automobil, das zweifellos auch eine spezifische Gefahr für Drittpersonen involviert, anwenden müssen. Deshalb glaube ich, dass es verfehlt wäre, bei der blossen Umkehrung der Beweislast wie bei der Haftung des Tierhalters stehen zu bleiben. Wir müssen den Schritt tun und müssen zu der Gefährdungshaftung übergehen. Dies auch deshalb, weil die Gerichtspraxis der letzten 10—15 Jahre gezeigt hat, wohin wir kommen, wenn wir hier keine richtige Lösung finden. Wer in die Lage kommt, Urteile von Gerichten über Schadenersatzansprüche aus Automobilunfällen zu lesen, der muss feststellen, dass in dem Bestreben, die Lücke, die in unserer Gesetzgebung heute noch besteht, durch die richterliche Praxis auszufüllen, oft Urteile gefällt worden sind, die nur schwer verstanden werden können. Zu was für Konstruktionen kommen oft die Gerichte, um das für die Haftung heute noch erforderliche Verschulden zu konstatieren! Wir müssen verhüten, dass durch die exceptionellen Verhältnisse auf einem Spezialgebiet unser ganzes gemeines Recht Schaden leidet, dass in das Recht der Verschuldenshaftung gemäss Art. 41 ff. O. R. sich Elemente einschleichen, die nicht mehr im Sinne des Gesetzes liegen.

Die vom Herrn Referenten aufgeworfene Frage, ob es nicht richtiger wäre, ein einheitliches Haftpflichtgesetz zu schaffen, das die Haftpflicht der Eisenbahnen, der Post, der Schwach- und Starkstromanlagen und der Automobile umfasst, ist schwer zu entscheiden. Man kann gewiss die «Freude an der Kasuistik», die vom Herrn Referenten getadelt worden ist, scheinbar ansehen. Aber wir haben heute gar keine andere Möglichkeit als ein Spezialgesetz. Sollte sich einmal eine Gelegenheit bieten, die Grundsätze des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes, des Schwach- und Starkstromgesetzes, des Postgesetzes und nun

noch des Automobilgesetzes in einem einheitlichen Gesetze über die Kausalhaftpflicht zusammenzufassen, so sind wir selbstverständlich gerne dabei. Die Regelung der Haftpflicht hängt aber auf allen diesen Gebieten doch wieder mit verschiedenen konkreten Verhältnissen zusammen, die einer einheitlichen Regelung hinderlich sind. Ich weise nur hin auf die Frage der Versicherung. Wir sehen im vorliegenden Gesetze vor, dass der Halter des Automobils seine Haftpflicht versichern muss; ohne diese Versicherung bekommt er keinen Verkehrsausweis. Diese Versicherung ist zweifellos im Rahmen des Automobilhaftpflichtgesetzes nötig, sie passt aber nicht in den Rahmen der Eisenbahnhaftpflicht und der Elektrizitätshaftpflicht. Wir würden wohl leicht zu einem einheitlichen Gesetze kommen, das die Haftpflicht generell für alle diese Gebiete regelt; aber wir würden einen sehr umfangreichen speziellen Teil anfügen müssen, der für Eisenbahnen, Schwach- und Starkstromanlagen und Automobile eine Reihe von Detail- und Sonderbestimmungen aufstellt. Das sind die praktischen Schwierigkeiten, die zu überwinden sein werden. Aber vorläufig handelt es sich darum, den einen konkreten Fall, die Haftpflicht des Automobilisten zu entscheiden.

Was nun zunächst die eine der Differenzen anbelangt, die Frage der Haftbefreiung des Automobilisten durch grobes oder durch einfaches Verschulden des Betroffenen, so sind die rechtshistorischen Ausführungen, die der Vertreter der Minderheit gemacht hat, sicherlich interessant, und es wäre gewiss zu wünschen, dass wir in der Entwicklung unseres Haftpflichtrechtes etwas uniformer geblieben wären. Aber es ist nun einmal Tatsache, dass im Eisenbahnhaftpflichtgesetz das einfache Verschulden, bei der Elektrizitätshaftpflicht jedoch nur das grobe Verschulden des Verletzten Haftbefreiungsgrund ist. Heute schaffen wir ein neues Gesetz und müssen entscheiden, für welches System wir uns entschliessen wollen. Ist es richtig, die Haftung des Halters des Automobils schon auszuschliessen, wenn ein einfaches Verschulden des Verletzten vorliegt, oder ist es in Analogie zum Schwach- und Starkstromgesetz richtig, diese Haftung erst auszuschliessen, wenn den Verletzten ein grobes Verschulden trifft? Die Art und Weise, wie der Herr Referent der Minderheit den ganzen Fragenkomplex betrachtet, scheint mir nicht richtig zu sein. Wir müssen diese Frage der Haftbefreiung des Halters des Automobils im Zusammenhang mit der weiteren Frage der Herabsetzung der Entschädigung des Verletzten, die in Art. 31 geregelt ist, beurteilen. In Art. 31 wird bestimmt: «Der Richter kann die Entschädigung unter Würdigung aller Umstände nach Verhältnis ermässigen, wenn der Unfall zum Teil einem Verschulden des Betroffenen zu Last fällt.» Analog besitzen wir im Eisenbahnhaftpflichtgesetz von 1905 in Art. 5 die Bestimmung: «Trifft einen Getöteten oder Verletzten ein Teil der Schuld an dem Unfall, so kann der Richter die Entschädigung unter Würdigung aller Umstände nach Verhältnis ermässigen.» Die beiden nebeneinanderstehenden Bestimmungen über die Haftbefreiung des Automobilisten bzw. der Eisenbahnunternehmung einerseits und die Herabsetzung der Entschädigung andererseits enthalten einen offenen Widerspruch. Dieser Widerspruch ist aus der Praxis des alten Fabrikhaftpflichtgesetzes entstanden. Das Bundesgericht kam

erstmals in einem Urteil vom 15. Juni 1898 zu der Erwägung, es sei nicht recht und nicht billig, wenn schon bei leichtem Verschulden des Verletzten der Anspruch aus Fabrikhaftpflicht zessiere, und es argumentierte folgendermassen: Es kann vorkommen, es ist sogar die Regel, dass ein Unfall, bei welchem ein Selbstverschulden des Verletzten im Spiele ist, nicht nur eine einzige Ursache besitzt, sondern dass neben dem Verschulden des Verletzten noch ein zufälliges Moment vorhanden ist, das ebenfalls als Glied in der kausalen Kette betrachtet werden muss. Das Bundesgericht hat damals die bekannte Theorie von der Konkurrenz des Selbstverschuldens des Verletzten mit einem Zufall aufgestellt. Auf dieser Praxis aufbauend hat dann das Gesetz von 1905 die Eisenbahnhaftpflicht neu geregelt und den Art. 5 aufgenommen, der ausdrücklich bestimmt, dass dann, wenn neben dem Selbstverschulden des Verletzten die Ursache des Unfalls zum Teil noch in einem andern Moment gesucht werden muss, eine reduzierte Haftung des Eisenbahnunternehmens Platz greift. Diesen Grundsatz wollen wir auch heute aufnehmen.

Die Fassung der Kommissionsmehrheit beseitigt nun aber die Diskrepanz, die darin liegt, dass gemäss Art. 28 die Haftung des Halters des Automobils bei Verschulden des Verletzten überhaupt dahinfällt, während Art. 31 bestimmt, dass der Automobilist bei Verschulden des Verletzten eventuell reduzierte Haftung hat. Uns scheint folgendes die richtige Lösung zu sein: Wenn ein grobes Verschulden des Verletzten vorliegt, dann zessiert die Haftpflicht des Automobilisten, und zwar ganz, während dann, wenn sein Verschulden kein schweres ist, dem Umstand Rechnung zu tragen ist, dass noch weitere konkurrierende Ursachen vorhanden sind; in diesem Falle hat eine reduzierte Haftung einzutreten. Das ist doch offenbar eine zweckmässige Klarstellung.

Eigentlich liegt in der textlichen Differenz, die Sie vor sich haben, noch eine zweite sachliche Differenz. Diese zweite Differenz dreht sich um die Verursachung des Schadens durch einen Dritten, die Frage nämlich, ob die Haftpflicht des Automobilisten nur dahinfallen soll, wenn der Unfall auf ein grobes Verschulden eines Dritten zurückzuführen ist, oder schon dann, wenn den Dritten ein einfaches Verschulden trifft. Man kann selbstverständlich diese zweite Frage anders beantworten als die Frage nach der Wirkung des Selbstverschuldens des Verletzten und könnte das textlich in der Weise zum Ausdruck bringen, dass wir in Art. 28 sagen würden: «... sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt, durch Verschulden eines Dritten oder durch grobes Verschulden des Getöteten oder Geschädigten verursacht worden ist.» Wir halten aber auch hier die Bestimmung, dass die Haftpflicht des Automobilisten nur dahinfällt, wenn ein grobes Verschulden eines Dritten vorliegt, für die richtige. Es wäre nicht richtig, wenn ein Fussgänger, der auf der Strasse von einem Automobil überfahren wird, dann überhaupt keinen Haftpflichtanspruch hätte, wenn ein Dritter, ebenfalls ein Fussgänger, vielleicht die polizeilichen Vorschriften über den Fussgängerverkehr verletzt und damit den Unfall mitverursacht hat.

Es ist eben doch zu beachten, dass als Glied in der kausalen Kette, die zum Unfall führt, auch die Gefahr zu betrachten ist, die im Betriebe des Automobils als solchem liegt.

Es bleibt mir nun noch der Standpunkt der zweiten Minderheit zu begründen und die Frage zu beantworten, ob jedermann, der durch ein Automobil verletzt wird, einen Haftpflichtanspruch besitzen soll oder ob nach der Auffassung der zweiten Minderheit, die aus Herrn Ständerat Keller-Zürich und dem Sprechenden besteht, nur derjenige einen Haftpflichtanspruch besitzen soll, der gegen Entgelt auf dem Automobil mitfährt, nicht hingegen derjenige, der unentgeltlich auf dem Fahrzeug befördert wird. Der Herr Kommissionspräsident hat hier davon gesprochen, dass es sich eben um ein Prinzip handle; wenn man schon die Kausalhaftung für Automobile durchführe, dann müsse man konsequent sein und auch dem unentgeltlich Mitfahrenden den Haftpflichtanspruch geben. Er hat davon gesprochen, dass wir nicht opportunistisch sein und nicht etwa auf die Erhöhung der Versicherungsprämien schauen dürfen, die durch den Einschluss der unentgeltlich Mitfahrenden verursacht wird. Er hat auch davon gesprochen, dass die Auffassung der zweiten Minderheit nur eine getüftelte Ausnahme von dem gesunden Prinzip darstelle. Ich glaube im Gegenteil, dass die Argumentation des Herrn Kommissionspräsidenten den Rechtsgedanken verlässt, auf dem die Kausalhaftung für die Automobile beruht. Dieser Rechtsgedanke ist doch der Gedanke der Gefährdung. Wir haben gesehen, dass wir gegenüber Erscheinungen wie Eisenbahnen, Schwach- und Starkstromleitungen, Automobile mit dem Grundsatz der Haftung für Verschulden nicht auskommen, und dass derjenige, zu dessen Interessenkomplex es gehört, eine solche spezifische Gefährdung erlaubter Weise zu schaffen, die Haftung tragen muss. Die Juristen Merkel und Unger, die über die Frage des Schadenersatzrechtes sehr ausführliche und gründliche Studien gemacht haben, bringen die ganze Frage der Haftung für Zufall auf die Formel: «Eigenes Interesse, eigene Gefahr.» Derjenige, dessen Interessen einer Institution dient, die eine Gefährdung enthält, soll die Haftung für die Auswirkungen der Gefahr auf sich nehmen. Von diesem Gesichtspunkte aus — eigenes Interesse, eigene Gefahr — müssen wir dazu kommen, konsequenter Weise die Haftung des Automobilisten für denjenigen, der unentgeltlich mitfährt, abzulehnen. Der Mitfahrende benützt das Automobil, das die Gefährdung darstellt, in seinem eigenen Interesse und nicht im Interesse des Halters des Automobils. Da ist es völlig unlogisch, wenn man sagen will: Von den beiden, die im Wagen sitzen, haftet derjenige, der Halter des Automobils ist, für den Schaden, den der andere erleidet, der neben ihm sitzt und unentgeltlich mitfährt. Mir scheint, dass die Auffassung der Mehrheit über den Rechtsgedanken hinausgeht und ihn verletzt, den wir als Basis für die Schaffung der Kausalhaftung für Automobilunfälle festhalten müssen.

Diese, wenn Sie wollen, juristische Konstruktion findet auch eine starke Stütze in unserem natürlichen Rechtsempfinden. Ich bin nicht Automobilist. Ich komme also nur in die Lage des unentgeltlich Mitfahrenden und hätte es für mich persönlich auch ganz gerne, wenn ich als Mitfahrender wüsste, dass ich im Falle eines Unfalles einen Haftpflichtanspruch besitze. Aber es ist nun einmal nicht recht und nicht billig, und jeder im Volke, den man vor die einfache Frage stellt: Hältst du es für billig, für vernünftig, dass der, der unentgeltlich mitfährt, einen Haftpflicht-

anspruch besitzt gegen den, der ihn in freundlicher Weise eingeladen hat? wird sagen: nein. Es ist nett, wenn der Halter des Automobils eine Police abschliesst, die auch den unentgeltlich Mitfahrenden versichert. Ganz zweifellos. Aber es handelt sich heute nicht darum, sondern es handelt sich um die Aufstellung eines Rechtsgrundsatzes. Und der Rechtsgrundsatz, auf dem richtigen Rechtsgedanken aufgebaut, kann nicht weiter führen als zur Haftung für Dritte, die auf der Strasse gehen und für solche, die gegen Entgelt mitfahren. Die praktische Regelung, die Ihnen die zweite Minderheit vorschlägt, ist sehr einfach. Die Frage, ob der Mitfahrende gegen Entgelt mitgefahren ist oder nicht, ist immer eine *quaestio facti*, die der Richter entscheidet. Und wenn der Herr Referent uns, in einem andern Zusammenhang allerdings, gesagt hat, man dürfe dem Richter nicht alles kasuistisch vorschreiben, man müsse das tägliche Leben nehmen wie es sei und dem Richter einen freien Entscheid überlassen, so möchte ich gerade diese Frage, ob der Verletzte gegen Entgelt oder unentgeltlich mitgefahren sei, den Richter entscheiden lassen.

Aus diesen Gründen beantrage ich Ihnen einmal in bezug auf die erste Differenz, an der Fassung der Kommissionsmehrheit festzuhalten und nur bei grobem Verschulden des Verletzten oder Dritten den Halter des Automobils von der Haftpflicht zu befreien. In bezug auf die zweite Differenz beantrage ich Ihnen, eine Regelung zu treffen, bei der nur der gegen Entgelt Mitfahrende einen Haftpflichtanspruch besitzt, nicht hingegen der unentgeltlich Mitfahrende.

Bundesrat **Häberlin**: Nur ganz wenige Worte, um wenigstens den Standpunkt des Bundesrates zu vertreten. Der Bundesrat steht auf dem Standpunkte, dass er bei der Gegenüberstellung des Antrages der Kommissionsmehrheit und der ersten Minderheit sich auf den Standpunkt der ersten Minderheit stellt, mit andern Worten, dass er schon als genügende Exkulpation betrachtet das leichte Verschulden eines Dritten oder leichtes Verschulden des Getöteten oder Verletzten. Wenn in eventueller Abstimmung das eine oder andere beschlossen und dann dem Antrage der zweiten Minderheit gegenübergestellt wird, wie er von Herrn Ständerat Scherer vertreten wurde, so steht der Bundesrat auf dem Standpunkte der zweiten Minderheit. Er schliesst also auch die Kausalhaftung des Automobilhalters für solche Leute aus, welche dieser unentgeltlich in sein Automobil aufgenommen hat, aus den Gründen, wie sie Herr Ständerat Scherer Ihnen in durchaus einleuchtender Weise vorgeführt hat.

Warum stellen wir uns im wesentlichen auf diesen Standpunkt? Wir glauben, dass damit praktisch ungefähr die Haftung des Tierhalters erreicht wird. Gewiss ist es konstruktiv eine ganz andere Art der Begründung, der Gerichtsschreiber wird das ganz anders motivieren müssen in der Urteilsbegründung, ob Sie Tierhalterhaftung anwenden oder diese Anträge der ersten oder zweiten Minderheit. Aber für den Richter in den Motiven, die ihn innerlich in seinem Entscheide leiten, kommt es praktisch so ziemlich auf das Gleiche heraus. Ich bin überzeugt, dass auch die Automobilistenkreise eine Lösung auf der einen oder andern Basis annehmen können. Denn darüber, dass sie eine Verschärfung gegenüber dem bisherigen

Zustand der blossen Verschuldungshaftung auf sich nehmen müssen, sind wir alle klar. Ich trage den Automobilisten Rechnung, wo es notwendig ist und wo sie es verdienen. Aber das wir weiter gehen müssen als wir im alten Recht gegangen sind, das hat das Leben eben bewiesen. Die Frage ist nur die, wie das am praktischsten für den Richter gestaltet werden könne.

Ich glaube, dass die Lösung der zweiten Minderheit auch dem Volksempfinden, dem natürlichen Empfinden gerecht wird. Ich habe nicht die Bedenken des Herrn Kommissionspräsidenten für die Anwendung durch den Richter, dass der Begriff des Entgeltes so furchtbar kompliziert sei, dass der Richter ihn nicht zu bewältigen vermag. Für mich ist noch ein besonderer Grund dazu gekommen, für diese etwas mildere Haftung einzutreten, nachdem Sie heute morgen den Art. 27 ter im zweiten Absatz gestrichen haben. Denken Sie nur daran, die Eisenbahnhaftpflicht lässt einen Ausschluss der Haftung zu, wenn leichtes Verschulden eines Dritten, eines Geschädigten vorliegt, obwohl die Eisenbahn jeden Dritten von ihrem Bahnkörper wegweisen kann, obwohl sie geschützt ist durch Hecken und alles mögliche, währenddem Sie nun heute morgen dem Automobilisten dieses letzte Mittel einer räumlichen Scheidung genommen haben. Sie haben heute dem Automobilisten nicht eine bestimmte Fahrbahn zugewiesen, im Gegensatz zum Fussgänger, sondern Sie haben das als überflüssig gestrichen. Ziehen Sie die Konsequenz. Wenn Sie ihm das wegnehmen, die Einrede des Selbstverschuldens tatsächlich ausserordentlich erschweren, so müssen Sie doch zum mindesten die Einrede zulassen, dass auch bei leichtem Verschulden des Dritten die Gefährdungshaftung, die wir dem Automobilisten überbinden, zersieren kann. Ich will mich nicht weiter verbreiten, da die Herren Referenten mit aller Klarheit entwickelt haben, warum man entweder das eine oder das andere anwenden soll. Ich stelle mich da grundsätzlich auf den Standpunkt der zweiten Minderheit.

M. Moriaud: Je voudrais présenter quelques considérations générales au moment où nous discutons la partie la plus délicate de cette loi. J'ai en effet le sentiment que la question de la responsabilité des automobiles joue un si grand rôle ici que la solution que nous donnerons à cette question dépassera de beaucoup en importance la question elle-même.

La question se pose aujourd'hui de la manière suivante: faisons-nous une loi sur l'automobilisme ou faisons-nous une loi contre les automobilistes? Il y a là indiscutablement un danger et si nous décidons d'appuyer et de voter les propositions de la majorité de la commission, nous ferons incontestablement une loi contre les automobilistes.

Je reconnais pour ma part la nécessité de faire un pas très net, très sérieux dans la voie de l'aggravation de la responsabilité des automobilistes. Mais de là à aller où la commission veut nous mener, j'estime qu'il y a là un abîme que nous ne pouvons pas franchir. Je dis nous, parce que je parle non seulement en ma qualité de membre de cette assemblée, mais au nom de tous ceux que cette question intéresse d'une manière toute spéciale, des usagers de la route, des gens qui, en définitive, et malgré tout, sont des citoyens suisses pour lesquels nous devons avoir de l'intérêt et qui ne peuvent pas être jetés par dessus bord,

comme on voudrait le faire, en appuyant certaines propositions extrêmement sévères de la commission.

Nous devons nous rendre compte de l'effet que produiraient des mesures telles que celles qui nous sont proposées. Ce serait une barrière élevée à notre frontière; ce serait en quelque sorte l'interdiction de la circulation automobile en Suisse. Si c'est là le but que nous voulons atteindre, nous pouvons voter sans aucune espèce de discussion les propositions de la commission. Mais au contraire si nous avons le sentiment qu'il est nécessaire pour notre prospérité, pour la bonne marche des affaires de notre pays, pour éviter l'aggravation de la crise extrêmement grave qui sévit chez nous, si nous avons le sentiment, dis-je, qu'il est utile de rendre possible la circulation des automobiles dans des conditions normales, alors prenons garde de ne pas nous laisser aller à insérer dans la loi des dispositions que nous serions seuls au monde à appliquer et dont l'effet serait funeste; il n'y a pas besoin d'insister pour le faire comprendre.

Vous savez que des campagnes excessivement vives sont déjà menées contre notre pays par les automobilistes étrangers et vous pouvez vous rendre compte immédiatement combien le résultat de ces campagnes serait sûr et certain si nous insérions dans la loi les propositions qu'on nous demande d'accepter. Dans tous les pays on cherche à favoriser la circulation automobile; on se rend compte que les automobilistes étrangers sont pour le pays une source importante de revenus. Chez nous en Suisse, où depuis quelques années on s'efforce de redonner de la vie à l'industrie des étrangers, qui, avant la guerre, rapportait plus de 400 millions, à ce moment précis, nous déciderions de mettre une barrière pour les automobilistes et nous dirions aux étrangers: allez où vous voudrez, nous ne tenons pas à vous avoir chez nous. J'estime qu'il y a là un danger et que nous devons y prendre garde.

Comme je vous le disais tout à l'heure, je comprends et j'admets l'aggravation de la responsabilité des automobilistes, bien que cependant la jurisprudence de nos tribunaux et spécialement du Tribunal fédéral ait déjà considérablement étendu la responsabilité qui semblait devoir être imposée aux automobiles par le C. O. Si je comprends qu'on augmente et qu'on aggrave la responsabilité des automobilistes, je ne puis pas admettre que l'on crée pour l'automobilisme une responsabilité nouvelle, une responsabilité qui ne figure aucune part dans l'arsenal de nos lois, que l'on fasse quelque chose d'absolument neuf et que par une aggravation telle de la responsabilité, toute circulation devienne impossible.

Je ne veux pas revenir sur la discussion qui a été soulevée tout à l'heure par les rapporteurs, tant par M. le rapporteur général de la commission que par ceux qui ont été appelés à défendre les dispositions de telle ou telle minorité. Je crois qu'il eût été préférable de suivre la voie qui nous avait été tracée par les intéressés eux-mêmes, lors de la journée suisse de la circulation routière en général qui a eu lieu l'été dernier à Lucerne. Les intéressés à la circulation routière avaient approuvé le principe d'une aggravation de la responsabilité de l'automobiliste et demandaient que cette responsabilité soit fixée comme suit: le détenteur d'un automobile répond des dommages en tant qu'il ne peut pas prouver l'absence d'une faute de sa part et avoir pris toutes les précautions

pour éviter l'accident. Il est solidairement responsable de son chauffeur lorsque la responsabilité de celui-ci est établie. C'était en définitive la responsabilité des détenteurs d'animaux. J'estimais, j'estime encore que c'était déjà une aggravation très forte de la responsabilité des automobilistes, et je pensais, et je pense encore que si le Conseil des Etats avait appuyé cette manière de voir, nous aurions été suivis par l'ensemble des usagers de la route. Or, il ne semble pas qu'il doive en être ainsi; j'ai entendu avec beaucoup d'intérêt mais en même temps avec beaucoup de regret les propositions qui nous sont faites, tant par la majorité que par les minorités de la commission. La question se pose de savoir s'il convient de créer une responsabilité nouvelle pour l'automobile et à ce sujet, permettez-moi de vous lire quelques lignes qui représentent l'opinion de M. le professeur Dr. Guhl sur cette question :

« Vouloir soumettre les automobilistes au même système de responsabilité que celui établi en matière de chemin de fer, c'est adopter comme prémisses que l'automobiliste est tout aussi dangereux et même plus dangereux que le chemin de fer. Or, ces prémisses sont fausses; ce qui détermine le mieux le degré de risque que présente l'automobile, ce n'est pas l'automobile lui-même, mais le fait que la route est ouverte encore à d'autres usagers, véhicules, cyclistes et piétons. Il ne se justifie donc pas de retirer au seul automobiliste la faculté de la preuve libératoire. L'orateur regretterait vivement que l'on recherche la solution de la question de la responsabilité civile de l'automobiliste en dehors des règles du droit commun et que l'on aboutisse à soumettre une certaine catégorie d'usagers de la route à un droit spécial, basé sur le principe de la causalité, tandis que tous les autres usagers ne seraient tenus à responsabilité qu'en vertu des principes posés par le droit des obligations. La responsabilité des automobilistes doit être aggravée, mais cette aggravation de la responsabilité loin d'être recherchée en dehors du droit des obligations doit au contraire se mouvoir dans le cadre du C. O., soit sur le terrain du droit des obligations, avec admissibilité d'une preuve libératoire. Quant aux modalités de cette preuve libératoire, on peut imposer à l'automobiliste des conditions plus sévères et aller même dans certains cas, jusqu'à la responsabilité pour raison d'équité. »

Voilà l'opinion d'un homme sensé d'un homme qui a réfléchi à la question et qui trouve absolument inique de mettre les automobilistes sur un pied spécial. Ce que la majorité de la commission vous propose, c'est non seulement la responsabilité des chemins de fer, mais une responsabilité aggravée des chemins de fer. Et pourquoi? Sommes-nous plus dangereux que les chemins de fer! Alors que les chemins de fer circulent sur des rails qui sont protégés par des barrières et qu'il faut une faute extrêmement grave de la part de celui qui est victime d'un accident, l'automobiliste qui a l'obligation de circuler sur une voie qui est utilisée par tous, devrait prouver la faute grave de celui avec lequel il est entré en contact! Il y a là Messieurs, une exagération telle que je suis bien convaincu qu'en aucun cas elle ne sera admise par ce conseil.

Ce que je vous demande, en premier lieu, c'est de vous rallier aux propositions formulées par ceux que la question intéresse le plus, - par les usagers de la route, aussi bien automobilistes que cyclistes et pié-

tons et qui vous demandent dans des conclusions que vous avez tous reçues, le renversement du fardeau de la preuve et la responsabilité du détenteur d'animaux. Si par impossible vous ne voulez pas aller jusque là, j'appuierai comme moyen subsidiaire, les propositions de la première minorité de la commission qui représentent le maximum de ce qui peut être admis contre nous.

Mais je vous en prie, Messieurs, examinez encore une fois cette question; ne la tranchez pas d'une manière définitive aujourd'hui, mais permettez de soumettre à la commission les observations qui ont été présentées de droite et de gauche, de façon que la commission puisse arriver avec un texte de loi susceptible de recevoir l'approbation de l'ensemble des usagers de la route. Insérer dans la loi des dispositions aussi graves que celles proposées par la majorité de la commission, c'est dire d'emblée que l'on ferme la circulation automobile en Suisse et c'est peut-être préparer la voie à toutes espèces de manifestations contre la loi que nous discutons aujourd'hui.

En conséquence, je vous demande de renvoyer toute la question à la commission et si cela n'était pas décidé, d'adopter les propositions de la première minorité.

Böhi: Ich bin weder von dem Antrag der Kommissionmehrheit, noch von demjenigen der Kommissionsminderheit befriedigt, und käme eher zu einer andern Lösung, die aber, wenn sie vom Rate grundsätzlich gebilligt wird, auch an die Kommission zur näheren Prüfung zurückgewiesen werden müsste.

Ich würde mich ebenfalls auf den Boden der Kausalhaftung stellen, aber im Schlusssatz von Art. 28 nur sagen: «...sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt verursacht worden ist.» Die übrigen Worte würden gestrichen.

Dagegen würde ich Art. 31, Abs. 1, unter Anlehnung an Art. 44 des Obligationenrechts fassen wie folgt: «Der Richter kann die Entschädigung unter Würdigung aller Umstände nach Verhältnis ermässigen oder gänzlich von ihr entbinden, wenn der Unfall einem Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten zug Last fällt.» Ich würde also den Entlastungsbeweis aus Art. 31 in den Art. 28 hinübernehmen und damit in ähnlicher Weise vorgehen wie das Obligationenrecht, das seinerzeit bei der Schuldhaftung sagt: «Jedes widerrechtliche Verschulden macht haftpflichtig», aber weiter: «der Richter kann die Ersatzpflicht ermässigen oder ganz von derselben entbinden, je nach dem Grade des Mitverschuldens, das den Geschädigten trifft.» Das Urteil hierüber muss man in letzter Linie doch immer dem Richter anheimstellen. Wenn Sie nach dem Antrag der Mehrheit an das grobe Verschulden des Geschädigten die vollständige Befreiung des Halters von der Haftung knüpfen, so mache ich Sie darauf aufmerksam, wie schwierig es in der Praxis ist, zu entscheiden, ob ein grobes oder ein leichtes Verschulden vorliegt. Die Begriffe gehen so ineinander über, dass es sehr gefährlich ist, an die Differenzierung so weitgehende Folgen zu knüpfen, während, wenn wir, wie das Obligationenrecht in Art. 44 es bereits tut, dem Richter freie Hand lassen, das eine gerechtere Lösung bedeutet. Ich glaube, mich damit ziemlich dem Gedankengang des Herrn Moriaud zu nähern. Die Idee wäre vielleicht wert, von der

Kommission geprüft zu werden. Ich getraue mir als Nichtkommissionsmitglied kaum, diesen Antrag zu stellen, wissen wir doch, wie schwer und kompliziert die ganze Materie ist. Da ist es für einen Outsider ein Wagnis, überhaupt in diese Diskussion einzugreifen. Ich habe es nun aber doch getan und unterstütze den Antrag des Herrn Moriaud auf Rückweisung des Artikels an die Kommission.

Andermatt: Ich möchte zur grundsätzlichen Frage, welche Haftung im Automobilrechte eingeführt werden soll, nicht sprechen. Ich bin für die Kausalhaftung. Derjenige, der in der Praxis schon mit Automobilhaftpflichtfällen zu tun hatte, weiss, dass man mit der Haftpflicht des gemeinen Rechtes nicht auskommt. Das Obligationenrecht konnte eben nicht vorsehen, dass einmal ein Vehikel mit 50 und mehr Pferdekräften auf die Strassen losgelassen wird, die nur für Fussgänger und Fuhrwerke eingerichtet waren. Bei der gemeinrechtlichen Haftung ist der Geschädigte, der das Verschulden des Automobilisten nachweisen muss, immer im Nachteil. Ich möchte auch nicht zum Antrag der Kommissionsmehrheit sprechen, gemäss welchem nur das grobe Verschulden exkulpiert. Herr Scherer hat ihn in vorzüglicher Weise begründet. Ich möchte nur eine Bemerkung zum Antrag der zweiten Minderheit anbringen. Die Differenz zwischen Mehrheit und Minderheit besteht hier darin, dass die Mehrheit alle Unfälle, bei denen ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, der Kausalhaftung unterstellen will, während die Minderheit jene Unfälle, bei denen Personen verletzt werden, die unentgeltlich mitfahren, der gemeinrechtlichen Haftung unterstellen möchte. Ich habe die interessante Begründung des Herrn Kollegen Scherer aufmerksam angehört, aber doch einige Zweifel bekommen. Herr Scherer hat gesagt, der unentgeltlich Mitfahrende habe keinen Rechtsanspruch. Nun halte ich dafür, dass jeder, der ein Auto besteigt, das gleiche Anrecht hat. Dann hat Herr Scherer weiter ausgeführt, dass hier der Grundsatz massgebend sei: eigenes Interesse, eigene Gefahr. Da frage ich aber, ob z. B. der Arzt, der mit dem Automobil zu einem Kranken geholt wird, ein eigenes Interesse daran hat, in dem Auto zu fahren. Ich glaube kaum, sondern dieser Arzt fährt im Interesse des Kranken und deshalb ist es nicht richtig, dass man ihn, weil er unentgeltlich mitfährt, der Haftung des Obligationenrechtes unterstellen will. Wenn man den Antrag der zweiten Minderheit annehmen will, muss man ihn jedenfalls ergänzen und sagen: «Der Halter eines Automobils haftet für den Schaden, wenn eine Person, die nicht Insasse des Fahrzeuges ist, ein Fahrer oder Hilfsfahrer, eine Person, die gegen Entgelt oder in Erfüllung eines Auftrages des Halters mit dem Fahrzeug befördert wird, etc. Ich beantrage eventuell diese Einschaltung. Ich glaube nun aber, dass die Auffassung, die Herr Böhi soeben vorgetragen hat, aller Beachtung wert ist und bin daher der Meinung, man sollte den ganzen Fragenkomplex an die Kommission zurückweisen, damit diese, die von Herrn Böhi vertretene Auffassung gründlich studieren kann. Der Antrag Böhi gibt dem Richter weiten Spielraum und lehnt die ganze Angelegenheit an das Obligationenrecht an. Ich unterstütze daher den Antrag auf Rückweisung an die Kommission.

Bundesrat Häberlin: Die Begründung, die Herr Böhi für die Rückweisung angebracht hat, ist vielleicht im ersten Moment etwas verlockend, weil sie Sie davon entbindet, heute einen bestimmten Entscheid zu fällen. Ich möchte aber behaupten, dass das das gefährlichste Automobil ist, das heute losgelassen wurde. In der Begründung des Herrn Böhi werden Sie einen gewissen Widerspruch finden. Er hat zuerst davor gewarnt, dem Richter zuzumuten, die Unterscheidung zwischen grobem und leichtem Verschulden machen zu müssen. Das sei eine recht schwierige Aufgabe für den Richter. Was macht er nachher? Er mutet dem Richter zu, nun die grosse Skala von gröbsten, groben, mittleren und kleinen Verschulden in Verbindung mit der Frage des Mitverschuldens, des Selbstverschuldens, des teilweisen Verschuldens, der Konkurrenz von Verschulden und Zufall zu beurteilen und dann frei zu wählen zwischen vollständigem und reduziertem Schadenersatz oder völliger Abweisung. Was Herr Böhi da dem Richter zumutet, ist viel schwieriger, als was die andern Herren ihm zumuten. Bei aller Hochachtung, die ich vor allem habe, was Herr Ständerat Böhi, mein verehrter Landsmann, in juristischen und wirtschaftlichen Dingen vorträgt, möchte ich Sie diesmal warnen, seinen Spuren zu folgen. Ich tue es nur ungern, aber ich habe für mich die Ueberzeugung, wir würden auf eine falsche Bahn geraten. Herr Moriaud hat sich ihm angeschlossen. Ich weiss nicht recht warum. Es ist auch für Herrn Moriaud gefährlich, auf der Bahn des Herrn Böhi zu wandeln, denn dieses Automobil kann nach beiden Seiten ausschlagen, namentlich nach der Seite, die eigentlich Herrn Moriaud am nächsten liegt.

Ich möchte auch den Rückweisungsantrag des Herrn Moriaud bekämpfen. Er will eigentlich die Tierhalterhaftpflicht wieder in Diskussion bringen. Da darf ich ruhig sagen, ohne befürchten zu müssen, dass der Herr Kommissionspräsident widerspricht, dass diese Frage in der Kommission ab ovo besprochen worden ist. Es wäre auch sonderbar gewesen, wenn man nicht von ihr gesprochen hätte, nachdem die Verkehrskreise diese Tierhalterhaftpflicht in den Vordergrund gestellt haben und nachdem in den ausserordentlich interessanten Ausführungen des Herrn Dr. Maisch und in den Ausführungen des bernischen Juristenvereins dieser Tierhalterhaftpflicht das Wort gesprochen worden ist. Wir waren durchaus schuldig, diesen Gedanken intensiv zu prüfen. Wir sind aber davon abgekommen, wir glauben, dass wir mit der Kausalhaftung die richtigere Form gefunden haben, obwohl die andere Lösung verführerisch ist. Es gibt auch noch andere Lösungen. So gibt es einen Staat, der seine Haftpflicht auf diesem Gebiet sehr einfach geordnet hat, indem er sagt: «Im Sinne dieses Haftpflichtgesetzes wird das Automobil als Tier behandelt.» Sie lächeln vielleicht, wenn Sie das zuerst hören, aber es ist ausserordentlich plastisch gedacht und vielleicht gar nicht so ungeschickt. Trotzdem glaube ich, dass es schon politisch nicht die richtige Lösung wäre. Ich habe mich bereits im ersten Votum dahin ausgedrückt, dass praktisch unsere Lösung wenigstens in den milderer Formen der Minderheitsanträge ungefähr die gleichen Effekte erzielen wird wie die Tierhalterhaftpflicht.

Bolli, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Ich muss gestehen, dass ich sehr geneigt bin, die neuen Gedanken und die Kritiken, die am Entwurf geübt worden sind, zu berücksichtigen und in der Kommission weiter darüber zu sprechen, weil ich finde, dass es gut sei, wenn diese Dinge gehörig geprüft werden. Nachdem nun ein neuer Gedanke vorliegt, finde ich also, dass er in der Kommission untersucht werden sollte. Sonst würden wir einfach zu der Erscheinung kommen, dass in der Kommission eine neue Auffassung die Oberhand erhält und dass dann ein Antrag auf Zurückkommen gestellt wird. Dann müssten wir die Sache auf diesem Umweg doch diskutieren. Ich bin deswegen vielleicht etwas entgegenkommender als der verehrte Herr Departementschef.

Dabei muss ich allerdings auch gestehen, dass, so bestechend der Antrag Böhi auf den ersten Blick war, dieser Antrag doch schwerlich aufzunehmen ist, weil er an Stelle des bestimmten klaren Rechtes die Ungewissheit setzt und eigentlich alles dem Belieben des Richters anheimstellt. Er hebt auch das Prinzip der Kausalhaftung auf und überlässt dem Richter den Entscheid nach Belieben. Soweit können wir nicht gehen, sondern wir müssen bestimmte Prinzipien aufstellen. Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass aus der Richtung des Herrn Ständerat Böhi doch noch eine allgemeine bessere Lösung gefunden werden könnte. Deshalb soll man die ganze Frage nochmals prüfen.

Nur ein Bedenken habe ich immer dagegen. Wir sind auf dem besten Wege, zu den fünf oder sechs Spezialgesetzen über die Haftpflicht wieder ein neues zu schaffen und wir sehen heute, von welchen Zufälligkeiten es abhängt, wie ein solches neues Gesetz dann aussieht und wie da Schwierigkeiten für die Praxis geschaffen werden. Deshalb glaube ich kaum, dass man auf die Lösung des Herrn Böhi eintreten kann.

Was die Anregung des Herrn Moriaud anbelangt, so habe ich Ihnen bereits bei der Eröffnung der heutigen Diskussion erklärt, dass ich immer mehr nach der Richtung der Analogie mit der Tierhalterhaftpflicht gekommen bin, je mehr ich mich mit der Sache beschäftigt habe. So gross der Unterschied zwischen einem Automobil und einem Tier tatsächlich ist, muss man vom praktischen Standpunkt aus doch sagen, dass der Rechtsgedanke, der bei der Tierhalterhaftbarkeit besteht, doch derjenige ist, der die Sache am klarsten erfasst. Ich persönlich sehe es sehr gerne wenn die Kommission noch Gelegenheit hat, speziell diese Seite der Sache noch näher zu prüfen. Die Fragen sind allerdings auch schon geprüft worden in der Subkommission und in der Gesamtkommission. Auf der andern Seite müssen Sie doch auch bedenken, dass das Material gross und umfangreich ist. Mit gutem Gewissen könnte man deshalb kaum behaupten, man habe alle Seiten der einzelnen Fragen so sorgfältig betrachten können, wie es vielleicht im Interesse einer gründlichen Lösung wünschbar gewesen wäre. Wenn man nun aber den Gedanken Moriaud an die Kommission zurückweist, wollen wir dann nicht auch einen Spaziergang machen in der Ideenwelt des verehrten Kollegen Böhi, der ja in seiner Qualität als Richter viele praktische Erfahrung hat und dessen Vorschläge gewiss ernstliche Erwägung verdienen? Ich widersetze mich meinerseits dem Rück-

weisungsantrage also nicht, aber ich habe die Meinung, man sollte die materielle Diskussion hier zum Schlusse führen, damit alle Bedenken und Gedanken zum Ausdruck kommen und die Kommission dann weiss, mit welchen neuen Gedanken sie sich abfinden soll.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag Moriaud	20 Stimmen
Dagegen	8 Stimmen

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

Vormittagssitzung vom 20. Dezember 1923.
Séance du matin du 20 décembre 1923.

Vorsitz — *Présidence*: M. Simon.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundesgesetz.
Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 377 hiavor. — Voir page 377 ci-devant.)

Art. 29.

Antrag der Kommission.

Haftung des Dritten.

Die Haftung des Halters ist ausgeschlossen, wenn er beweist, dass das Automobil ohne sein Verschulden durch eine Person, für die er nicht verantwortlich ist, in Betrieb gesetzt worden ist. In diesem Falle trifft die Haftung den Dritten.

(B. R. Art. 37.)

Proposition de la commission.

Responsabilité des tiers.

La responsabilité du détenteur cesse, s'il prouve que l'automobile a été mis en circulation sans sa faute, par une personne dont il n'est pas responsable. Dans ce cas, la responsabilité retombe sur ce tiers.

(C. f. art. 37.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Der Halter kann nicht haftbar erklärt werden für eine Persönlichkeit, für die er nicht verantwortlich ist. Immerhin darf darauf aufmerksam gemacht werden, dass eine solche Haftbarkeit unter Umständen eben auch dann eintreten kann, wenn er in der Verwahrung des Automobils oder in der Art und Weise, wie er es einem Dritten überlässt, fahrlässig handelt.

Bei diesem Anlass möchte ich sagen, dass die Technik nun soweit ist, dass die Möglichkeit, das Auto vor dem Zugriff eines Dritten zu bewahren, besteht.

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1923
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.12.1923
Date	
Data	
Seite	377-388
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 643

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Bolli, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Ich muss gestehen, dass ich sehr geneigt bin, die neuen Gedanken und die Kritiken, die am Entwurf geübt worden sind, zu berücksichtigen und in der Kommission weiter darüber zu sprechen, weil ich finde, dass es gut sei, wenn diese Dinge gehörig geprüft werden. Nachdem nun ein neuer Gedanke vorliegt, finde ich also, dass er in der Kommission untersucht werden sollte. Sonst würden wir einfach zu der Erscheinung kommen, dass in der Kommission eine neue Auffassung die Oberhand erhält und dass dann ein Antrag auf Zurückkommen gestellt wird. Dann müssten wir die Sache auf diesem Umweg doch diskutieren. Ich bin deswegen vielleicht etwas entgegenkommender als der verehrte Herr Departementschef.

Dabei muss ich allerdings auch gestehen, dass, so bestechend der Antrag Böhi auf den ersten Blick war, dieser Antrag doch schwerlich aufzunehmen ist, weil er an Stelle des bestimmten klaren Rechtes die Ungewissheit setzt und eigentlich alles dem Belieben des Richters anheimstellt. Er hebt auch das Prinzip der Kausalhaftung auf und überlässt dem Richter den Entscheid nach Belieben. Soweit können wir nicht gehen, sondern wir müssen bestimmte Prinzipien aufstellen. Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass aus der Richtung des Herrn Ständerat Böhi doch noch eine allgemeine bessere Lösung gefunden werden könnte. Deshalb soll man die ganze Frage nochmals prüfen.

Nur ein Bedenken habe ich immer dagegen. Wir sind auf dem besten Wege, zu den fünf oder sechs Spezialgesetzen über die Haftpflicht wieder ein neues zu schaffen und wir sehen heute, von welchen Zufälligkeiten es abhängt, wie ein solches neues Gesetz dann aussieht und wie da Schwierigkeiten für die Praxis geschaffen werden. Deshalb glaube ich kaum, dass man auf die Lösung des Herrn Böhi eintreten kann.

Was die Anregung des Herrn Moriaud anbelangt, so habe ich Ihnen bereits bei der Eröffnung der heutigen Diskussion erklärt, dass ich immer mehr nach der Richtung der Analogie mit der Tierhalterhaftpflicht gekommen bin, je mehr ich mich mit der Sache beschäftigt habe. So gross der Unterschied zwischen einem Automobil und einem Tier tatsächlich ist, muss man vom praktischen Standpunkt aus doch sagen, dass der Rechtsgedanke, der bei der Tierhalterhaftbarkeit besteht, doch derjenige ist, der die Sache am klarsten erfasst. Ich persönlich sehe es sehr gerne wenn die Kommission noch Gelegenheit hat, speziell diese Seite der Sache noch näher zu prüfen. Die Fragen sind allerdings auch schon geprüft worden in der Subkommission und in der Gesamtkommission. Auf der andern Seite müssen Sie doch auch bedenken, dass das Material gross und umfangreich ist. Mit gutem Gewissen könnte man deshalb kaum behaupten, man habe alle Seiten der einzelnen Fragen so sorgfältig betrachten können, wie es vielleicht im Interesse einer gründlichen Lösung wünschbar gewesen wäre. Wenn man nun aber den Gedanken Moriaud an die Kommission zurückweist, wollen wir dann nicht auch einen Spaziergang machen in der Ideenwelt des verehrten Kollegen Böhi, der ja in seiner Qualität als Richter viele praktische Erfahrung hat und dessen Vorschläge gewiss ernstliche Erwägung verdienen? Ich widersetze mich meinerseits dem Rück-

weisungsantrage also nicht, aber ich habe die Meinung, man sollte die materielle Diskussion hier zum Schlusse führen, damit alle Bedenken und Gedanken zum Ausdruck kommen und die Kommission dann weiss, mit welchen neuen Gedanken sie sich abfinden soll.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag Moriaud	20 Stimmen
Dagegen	8 Stimmen

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

Vormittagssitzung vom 20. Dezember 1923.
Séance du matin du 20 décembre 1923.

Vorsitz — *Présidence*: M. Simon.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundesgesetz.
Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 377 hiavor. — Voir page 377 ci-devant.)

Art. 29.

Antrag der Kommission.

Haftung des Dritten.

Die Haftung des Halters ist ausgeschlossen, wenn er beweist, dass das Automobil ohne sein Verschulden durch eine Person, für die er nicht verantwortlich ist, in Betrieb gesetzt worden ist. In diesem Falle trifft die Haftung den Dritten.

(B. R. Art. 37.)

Proposition de la commission.

Responsabilité des tiers.

La responsabilité du détenteur cesse, s'il prouve que l'automobile a été mis en circulation sans sa faute, par une personne dont il n'est pas responsable. Dans ce cas, la responsabilité retombe sur ce tiers.

(C. f. art. 37.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Der Halter kann nicht haftbar erklärt werden für eine Persönlichkeit, für die er nicht verantwortlich ist. Immerhin darf darauf aufmerksam gemacht werden, dass eine solche Haftbarkeit unter Umständen eben auch dann eintreten kann, wenn er in der Verwahrung des Automobils oder in der Art und Weise, wie er es einem Dritten überlässt, fahrlässig handelt.

Bei diesem Anlass möchte ich sagen, dass die Technik nun soweit ist, dass die Möglichkeit, das Auto vor dem Zugriff eines Dritten zu bewahren, besteht.

Es kann durch die Wegnahme oder Verschliessung eines Teils oder durch Verwendung eines Schlüssels das Nötige vorgekehrt werden, so dass nur derjenige, der mit der Konstruktion besonders vertraut ist, sich des Automobils bemächtigen kann. Ich nehme an, dass die Versicherungsgesellschaften in der Versicherungspolice dem Inhaber des Automobils die nötigen Auflagen machen werden. Im übrigen darf gesagt werden, dass der Art. 29 dem allgemeinen Rechtsempfinden entschieden entspricht, und dass es wohl nicht nötig ist, ihn ausführlicher zu begründen. Ich beantrage Annahme.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 30.

Antrag der Kommission.

Ersatz und Rückgriff.

Art und Grösse des Schadenersatzes bestimmen sich nach den Grundsätzen des Obligationenrechtes über unerlaubte Handlungen.

Bei Haftung für Sachschaden nach Transportrecht bestimmt dieses auch Art und Umfang der Haftung.

Auf den Rückgriff eines Haftpflichtigen und auf die Haftung Mehrerer für denselben Schaden finden die Bestimmungen des Obligationenrechtes entsprechende Anwendung.

(B. R. Art. 38 und 39.)

Proposition de la commission.

Réparation. Droit de recours.

Le mode et l'étendue de la réparation se déterminent suivant les articles du Code des obligations concernant les actes illicites.

S'il est dû indemnité en vertu du droit de transport pour des dommages causés aux biens, ce droit détermine aussi le mode et l'étendue de la réparation.

Le Code des obligations est applicable par analogie aux droits de recours de la personne civilement responsable et à la responsabilité de plusieurs personnes tenues du même dommage.

(C. f. art. 38 et 39.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Es ist zu beachten, dass die Schadenersatzpflicht des Halters sich je nach dem Verhältnis zum Verletzten aus zwei Quellen ergeben kann. Der Halter kann schadenersatzpflichtig werden aus einem Vertragsverhältnis heraus, das er mit dem Verletzten gehabt hat, sei es, dass der Verletzte gegen Entgelt gefahren worden ist, sei es, dass irgend ein anderer Kontrakt das Verhältnis begründet hat, er kann aber auch in gar keinem Vertragsverhältnis zum Halter gestanden haben. Es können sich also im praktischen Leben Fälle verschiedener Art ergeben, und es ist die Frage, ob man dann für die gesamte Entschädigung lediglich die Bestimmungen des Obligationenrechtes über die unerlaubten Handlungen anwenden will, oder ob nicht auch aus gewissen kontraktlichen Verhältnissen Verpflichtungen fliessen. Sie werden aus einem späteren Artikel sehen, dass da, wo es sich um die Fabrikhaftpflicht, um die Militärversicherung oder die Posthaftpflicht handelt, besondere Vor-

schriften getroffen sind. Die Grenzen zwischen der Haftpflicht aus jenen Verhältnissen und der Automobilhaftpflicht sind dort genau gezogen worden. Es genügt meiner Ansicht nach, wenn wir hier diese Grundsätze aufnehmen. Es werden im grossen und ganzen die Grundsätze des Obligationenrechtes sein, die für unerlaubte Handlungen gelten. Ebenso ist klar, dass für den Regress auf den Schuldigen die Grundsätze des gemeinen Rechtes gelten sollen. Ich beantrage Annahme des Artikels nach Vorlage.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 31.

Antrag der Kommissionsmehrheit.

Herabsetzung.

Der Richter kann die Entschädigung unter Würdigung aller Umstände nach Verhältnis ermässigen, wenn der Unfall zum Teil einem leichten Verschulden des Betroffenen zur Last fällt.

In Fällen ungewöhnlich hohen Einkommens des Getöteten oder Verletzten kann der Richter die Entschädigung unter Würdigung aller Umstände angemessen ermässigen.

(B. R. Art. 37 und 39.)

Proposition de la majorité de la commission.

Réduction de l'indemnité.

Le juge peut, en tenant compte de toutes les circonstances, réduire proportionnellement l'indemnité, si l'accident est imputable en partie à une faute légère du lésé.

Lorsque la victime de l'accident jouissait d'un revenu exceptionnellement élevé, le juge peut, en tenant compte de toutes les circonstances, réduire équitablement l'indemnité.

(C. f. art. 37 et 39.)

Kommissionsminderheit.

einem Verschulden ...

Minorité de la commission.

... si l'accident est imputable en partie au lésé.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Der Artikel leitet sich aus der Ihnen gestern erwähnten Spezialgesetzgebung (Eisenbahnhaftpflichtgesetz und Starkstromgesetz) her. Es sind hier die entsprechenden Grundsätze aufgenommen worden. Die Kommission beantragt mehrheitlich, hier das leichte Verschulden zu erwähnen, weil bei grobem Verschulden die Diskulpation ja sowieso stattfindet. Eine Minderheit will lediglich vom Verschulden sprechen. Mir persönlich scheint es richtig, wenn wir in allen Fällen nur vom Verschulden sprechen, um dem Richter die nötige Bewegungsfreiheit zu geben. Ich bin überhaupt eher ein Gegner der Unterscheidungen zwischen den verschiedenen Graden des Verschuldens, weil es im einzelnen Fall oft schwer ist, zu sagen, ob das Verschulden ein schweres oder ein leichtes ist. Deswegen würde ich hier persönlich dem Antrag der Minderheit zustimmen.

Scherer: Nachdem wir gestern den Art. 28 an die Kommission zurückgewiesen haben, muss wohl auch dieser Art. 31 zurückgewiesen werden, da er mit Art. 28 in sehr engem Zusammenhang steht und da der ganze Komplex dieser Fragen von der Kommission nochmals geprüft werden sollte.

An die Kommission zurückgewiesen.
(*Renvoyé à la commission.*)

Art. 32.

Antrag der Kommission.

Genugtuung.

Trifft den Halter oder eine Person, für die er verantwortlich ist, ein Verschulden, so kann der Richter unter Würdigung der besonderen Umstände, namentlich in Fällen von Arglist oder grober Fahrlässigkeit, dem Verletzten oder den Angehörigen eines Getöteten, auch abgesehen von dem Ersatz nachweisbaren Schadens, eine angemessene Geldsumme zusprechen.

(B. R. Art. 39.)

Proposition de la commission.

Réparation morale.

Si une faute est imputable au détenteur ou à une personne dont il est responsable, le juge peut, en tenant compte des circonstances particulières, notamment lorsqu'il y a eu dol ou négligence grave, allouer au lésé ou, en cas de mort d'homme, à la famille, à titre de réparation morale, une indemnité équitable, abstraction faite des dommages-intérêts dus pour le préjudice matériel dûment établi.

(C. f. art. 39.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Auch diese Bestimmung ist der Spezialgesetzgebung entnommen. Sie enthält das Prinzip der tort moral-Entschädigung, die übrigens auch im gemeinen Recht ihren Platz hat, nämlich da, wo in ausserordentlichen Verhältnissen ein grosses Unrecht geschehen ist. Ich beantrage Ihnen Annahme dieses Artikels.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 33.

Antrag der Kommission.

Ungültige Vereinbarungen.

Vereinbarungen, durch welche die Haftpflicht wegbedungen oder beschränkt wird, sind ungültig.

Verträge, durch die offenbar unzulängliche Entschädigungen festgesetzt worden sind, sind anfechtbar.

Proposition de la commission.

Conventions nulles.

Est nulle toute convention qui exclurait ou restreindrait la responsabilité civile.

Est annulable toute convention par laquelle une indemnité manifestement insuffisante aurait été stipulée.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Sie finden auch hier die Anlehnung an die bereits erwähnte Spezialgesetzgebung. Ich beantrage Annahme.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 34.

Antrag der Kommission.

Verjährung.

Die Haftpflichtansprüche aus diesem Gesetze verjähren in zwei Jahren vom Tage des Unfalles an. Im übrigen gelten bezüglich der Verjährung die Bestimmungen des Obligationenrechtes.

(B. R. Art. 39.)

Proposition de la commission.

Prescription.

Les actions en responsabilité civile dérivant de la présente loi se prescrivent par deux ans à partir du jour de l'accident. Sont d'ailleurs applicables les dispositions du Code des obligations concernant la prescription.

(C. f. art. 39.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ursprünglich bestand hier eine Differenz zwischen dem Vorschlag des Bundesrates und demjenigen der Kommission. Der Bundesrat hat aber in der Kommissionssitzung erklären lassen, dass er mit dem Vorschlag der Kommission einverstanden sei. Sie wissen, dass die gemeinrechtliche Verjährung bei deliktischen Handlungen ein Jahr beträgt nach Obligationenrecht. In seiner Vorlage hatte der Bundesrat ursprünglich überhaupt das Obligationenrecht für die Verjährung angerufen. Die Kommission, die sich in allen diesen Dingen mehr an die Spezialgesetzgebung angelehnt hat, ist dazu gekommen, die Verjährungsfrist auf zwei Jahre zu erhöhen, entsprechend dem Gesetz über die Eisenbahnhaftpflicht vom Jahre 1905, und im übrigen zu sagen, dass bezüglich des Stillstandes und der Unterbrechung der Verjährung, überhaupt in bezug auf die Verjährung im allgemeinen, die Grundsätze des Obligationenrechtes gelten sollen. Es sind also hier lediglich zwei Jahre statt eines Jahres, sonst gilt das Obligationenrecht.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 35.

Antrag der Kommission.

Fakultativer Gerichtsstand.

Klagen aus dem gegenwärtigen Gesetze können beim Gerichte des Ortes, an dem sich der Unfall ereignet hat, angebracht werden, wenn der Haftpflichtige nicht in der Schweiz wohnt. Vorbehalten bleiben abweichende Bestimmungen der Staatsverträge.

(B. R. Art. 42.)

Proposition de la commission.**For facultatif.**

Les actions fondées sur la présente loi peuvent être intentées devant le tribunal du lieu où s'est produit l'accident, si la personne civilement responsable ne réside pas en Suisse. Demeurent réservées les dispositions contraires des traités.

(C. f. art. 42.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Sie wissen, dass Art. 59 der Bundesverfassung vorsieht, dass der aufrechtstehende Schweizerbürger für persönliche Schulden an seinem Wohnort belangt werden muss. Es ist klar, dass Schadenersatzansprüche unter diese Bestimmung fallen. Wer also sein Domizil in der Schweiz hat, hat das verfassungsmässige Recht, dass er für persönliche Ansprüche da belangt werden muss, wo er wohnt. Allerdings ist zu sagen, dass über die strafrechtliche Haftbarkeit da entschieden werden wird, wo der Unfall passiert ist, wenigstens in der Regel. Anders verhält es sich bei den Ausländern. Ein Ausländer, der in der Schweiz einen Unfall veranlasst, soll an dem Orte belangt werden können, wo der Unfall passiert ist, und zwar von Gesetzes wegen. Es bedarf dazu keiner besondern Festnagelung des Gerichtsstandes durch Beschlagnahme, sondern das Gesetz sieht das vor, doch müssen Staatsverträge vorbehalten bleiben. Es gibt Staatsverträge, speziell einen solchen Vertrag mit Frankreich, durch welchen dem fremden Angehörigen das nämliche Recht zugebilligt ist wie den Inländern, nämlich das Recht, dass er für persönliche Ansprüche an seinem Domizil belangt werden muss und dass er auch nicht mit einem Arrest verfolgt werden kann. Deswegen ist die Bestimmung so aufgenommen worden. Man hatte in der Kommission grosse Lust, überhaupt das «forum delicti commissi» für Zivilklagen aufzustellen, doch hat man sich überzeugt, dass das unmöglich ist, sofern man sich überhaupt an die Verfassung halten muss. Ich beantrage Annahme nach Vorschlag.

Scherer: Würde es sich nicht empfehlen, den Artikel 35 zusammen mit Art. 38 bis, der von der Kommissionsminderheit vorgeschlagen wird, zu behandeln? In beiden Artikeln steht dieselbe Frage zur Diskussion. Die Kommissionsmehrheit hat gefunden, dass Art. 59 der Bundesverfassung die Schaffung eines Gerichtsstandes am Orte des Unfalls verhindere, und sie hat sich mit der Feststellung dieser ihrer Auffassung begnügt, während die Kommissionsminderheit einen Art. 38 bis einschaltet und versucht, auf dem Wege des direkten Anspruches gegen die Versicherungsgesellschaften, die nach dem Versicherungsaufsichtsgesetz in jedem Kanton Domizil verzeigen muss, eine befriedigende Lösung der Gerichtsstandsfrage zu schaffen.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich glaube nicht, dass diese Massnahme nötig ist. Ueber das Verhältnis, in dem die Art. 35 und 38 bis zu einander stehen, habe ich im Eintretensreferat einige Worte gesagt. Es ist vielleicht gut, wenn wir nun auch noch die Gründe nennen, warum nicht der Art. 38 bis, sondern der Art. 40 erwähnt wird. Wir haben in der Kommission gefunden, dass die Möglich-

keit, doch am Orte des Unfalles die Klage einzuleiten, soweit es nach der Verfassung zulässig ist, geschaffen werden soll, und zwar jedenfalls für den Fall des direkten Anspruches. Wenn der direkte Anspruch jetzt angenommen werden sollte, wogegen ich mich wehren würde, so würde die Möglichkeit bestehen — das wäre ein Vorteil des direkten Anspruches — dass man durch den Versicherungsvertrag bestimmen könnte, das Forum für diese Sache sei am Orte des Unfalles, weil man vertraglich solches verabreden kann.

Das sind nun aber alles Fragen, die vollständig im Gebiete des Versicherungsrechtes Platz haben. Ich möchte nicht, dass die Fragen des Versicherungsrechtes mit den Fragen der Haftpflicht in Konnex gebracht werden. Die beiden Kapitel sollen selbständig nebeneinander bestehen, und es soll jedes für sich aufgebaut werden. Wir werden über die Frage der direkten Klage, über die Frage des Gerichtsstandes der Versicherung im folgenden Kapitel sprechen. Durch Art. 35 stellen wir hier lediglich die Rechtslage fest, wie sie sich nach Art. 59 der Bundesverfassung ergibt. Deshalb möchte ich Sie bitten, den Artikel so anzunehmen, wie er vorgeschlagen ist.

Scherer: Wir können natürlich den Art. 35 auch heute schon materiell erledigen. Aber ich möchte doch noch auf die grosse Tragweite hinweisen, die diesem Artikel innewohnt. Man kann in der buchstäblichen Anwendung von Verfassungsbestimmungen zu weit gehen. Wenn Art. 59 der Bundesverfassung auch bestimmt, dass der aufrechtstehende Schuldner, welcher in der Schweiz einen festen Wohnsitz hat, für persönliche Ansprachen vor dem Richter seines Wohnortes gesucht werden muss, so glaube ich doch sagen zu dürfen, dass man bei der Schaffung dieses Art. 59 nicht an die Verhältnisse gedacht hat, die heute durch das Automobil geschaffen worden sind, und dass man die Gerichtsstandsfrage im Automobilhaftpflichtrecht nicht präjudizieren wollte. Die buchstäbliche Anwendung dieser Verfassungsbestimmung hätte praktisch die Folge, dass der Bürger, der in einem Dorfe des Kantons Basel-Land von einem Automobilisten aus dem Kanton Wallis oder aus Genf überfahren wird, nicht etwa vor dem Bezirksgericht in Liestal oder Arlesheim seinen Anspruch geltend machen kann, sondern in den Kanton Wallis oder nach Genf gehen muss, um den Automobilisten einzuklagen. Das scheint mir nicht richtig zu sein. Wenn wir ein Automobilgesetz schaffen wollen, das den Bedürfnissen aller Kreise, auch den Bedürfnissen derer, die etwa überfahren werden, billig Rechnung trägt, so sollten wir namentlich auch eine vernünftige Regelung der Erledigung der Automobilhaftpflichtansprüche treffen. Und da halte ich es nicht für vernünftig, wenn derjenige, der in seinem Dorf überfahren wird, den Automobilisten in seiner Heimat suchen, dort einen Anwalt beauftragen und in einem Kanton, dessen Richter und dessen Gerichtsverhältnisse er nicht kennt, seine Ansprüche vertreten muss. Ein Automobilist fährt in einem Tag durch ein Dutzend Kantone. Gerade als Automobilist kennt er das ganze Land und ist überall mit den Verhältnissen etwas vertraut. Und der soll nun bei Automobilunfällen nur an seinem Wohnorte belangt werden können! Eine solche Regelung halte ich nicht für richtig. Persönlich möchte ich die Ver-

antwortung auf mich nehmen dafür, dass Art. 59 der Bundesverfassung durch einen Gerichtsstand des Unfallortes nicht verletzt wird und dass wir frei sind, diejenige Regelung zu treffen, die vernünftig ist. Art. 59 der Bundesverfassung hat ja auch die zahlreichen Spezialgerichtsstände nicht verhindert, die in verschiedenen Bundesgesetzen, namentlich aber auch im Zivilgesetzbuche, statuiert sind. Ich erinnere nur an den Gerichtsstand der Scheidungsklage.

Der letzte Absatz von Art. 113 der Bundesverfassung bestimmt: «In allen Fällen sind jedoch die von der Bundesversammlung erlassenen Gesetze und allgemein verbindlichen Beschlüsse, sowie die von ihr genehmigten Staatsverträge für das Bundesgericht massgebend». Es besteht also für das Bundesgericht nicht die Möglichkeit, von sich aus eine gesetzliche Bestimmung nicht zur Anwendung zu bringen, sondern es ist in der Verfassung ausdrücklich vorgesehen, dass der Gesetzgeber, der selber wissen muss, was er dem Geiste der Verfassung und dem Volke gegenüber verantworten kann, eine vernünftige Regelung treffen kann.

Vor einigen Wochen hatte ich Gelegenheit, diese Frage des Gerichtsstandes für Automobilhaftpflichtansprüche mit einem hervorragenden Mitgliede unseres Bundesgerichtes zu besprechen. Ich habe erzählt, dass man in der Kommission auf die Idee gekommen sei, einen direkten Anspruch des Verunfallten gegen den Versicherer zu schaffen, um auf diese Weise die Kompetenz des Richters am Orte des Unfalles bejahen zu können, ohne auch nur den Buchstaben des Art. 59 der Bundesverfassung zu verletzen. Da meinte der Herr Bundesrichter, seit wann man in der Eidgenossenschaft so formalistisch sei; die Schaffung eines Gerichtsstandes am Unfallorte direkt gegen den Halter des Automobils sei doch die einzige vernünftige Lösung, die geschaffen werden müsse und die durch Art. 59 der Bundesverfassung nicht verhindert werde.

Ich wollte die Diskussion über diesen Artikel nicht vorbeigehen lassen, ohne auf diesen Punkt aufmerksam gemacht zu haben. Solange die Möglichkeit besteht, durch Schaffung eines direkten Anspruches des Geschädigten gegen die Versicherungsgesellschaft, wie dies die Minderheit in dem von ihr vorgeschlagenen Art. 38 bis tut, eine praktische Lösung zu finden, die auch den Buchstaben des Art. 59 respektiert, gebe ich einer solchen Lösung den Vorzug. Lehnt man aber den direkten Anspruch des Geschädigten gegen den Versicherer ab, weil man keine direkte Klage gegen die Versicherungsgesellschaft geben will, so muss man meines Erachtens dazu kommen, in Art. 35 allgemein und nicht nur in Beschränkung auf die Ausländer den Gerichtsstand des Unfallortes zu schaffen.

Bundesrat Häberlin: Ich möchte Ihnen nur ein Gutachten der Justizabteilung, das zu dieser Frage eingeholt worden ist, zur Kenntnis bringen, indem ich die Ergebnisse dieser Untersuchung Ihnen vorlese was uns nicht allzulange aufhalten wird. Die Justizabteilung hat über diesen Punkt folgendes gesagt: «Es kann sich also nur fragen, ob der fakultative Gerichtsstand des Unfallortes auch für den Fall eingeführt werden darf, dass der Haftpflichtige in der Schweiz wohnt. Der Schadenersatzanspruch aus der

Automobilhaftpflicht ist zweifellos ein persönlicher Anspruch. Nach der konstanten Praxis des Bundesgerichtes widerspricht es dem Art. 59 der Bundesverfassung nicht, wenn ein Entschädigungsanspruch aus unerlaubter Handlung adhäsionsweise in einem Strafprozess geltend gemacht und in Verbindung mit dem Urteil über den Strafpunkt am *forum delicti commissi* beurteilt wird, sofern der Entschädigungsanspruch auf der nämlichen tatsächlichen Grundlage beruht, wie der Strafanspruch und letzterer den Hauptgegenstand des Prozesses bildet. Aber abgesehen von dem Falle der Adhäsionsklage ist der Art. 59 der Bundesverfassung auf Zivilklagen aus unerlaubten Handlungen anwendbar; umso mehr ist dies bei Zivilklagen aus Quasidelikten oder *obligationes ex lege* der Fall. Nach der bundesgerichtlichen Praxis müsste somit der Art. 59 der Bundesverfassung auf die Klage aus der Automobilhaftpflicht zur Anwendung gelangen (wenigstens dann, wenn keine strafbare Handlung des Haftpflichtigen vorliegt); eine solche Klage müsste am Domizil des Haftpflichtigen angebracht werden, wenn dieser zahlungsfähig ist und in der Schweiz einen festen Wohnsitz hat. Der Gesetzgeber würde, wenn er auch für diesen Fall den Gerichtsstand des Unfallortes zuliesse, den Geltungsbereich des Art. 59 der Bundesverfassung einschränken und den Begriff der «persönlichen Ansprachen» gegenüber der bisherigen Praxis einengen.»

Das ist die Feststellung der Justizabteilung, gestützt auf die bundesgerichtliche Praxis. Sie ist unter anderem auch eine Folge der neuen Konstruktion der Haftpflicht, die ja nicht mehr einen Deliktsanspruch begründet, auch nicht einen Quasideliktsanspruch, sondern auf Kausalhaftung beruht, was wohl zu beachten ist. Nun fügt allerdings die Justizabteilung folgendes bei, was ich Herrn Ständerat Scherer nicht unterschlagen will, obwohl es auf seine Mühe geht: «Es kann allerdings darauf hingewiesen werden, dass der Bundesgesetzgeber auch in andern Spezialgesetzen einen andern Gerichtsstand als den des Domizils des Beklagten vorgesehen hat (vgl. Art. 21 des Bundesgesetzes über die Auswanderungsagenturen, Art. 2, Ziff. 4 des Versicherungsaufsichtsgesetzes, Art. 8 des Eisenbahngesetzes von 1873 und Art. 19 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes von 1905). Es handelt sich um gewerbepolizeiliche Bewilligungen, bezw. Konzessionen, bei denen die Unternehmung einem andern Gerichtsstande als dem des Wohnsitzes des Beklagten unterstellt wurde». Es handelt sich also hier immerhin um bestimmte Kategorien von Ausnahmefällen. Das Gutachten schliesst: «Dabei hat sich der Gesetzgeber offenbar vom praktischen Bedürfnis leiten lassen. Wie in diesen Fällen wäre es möglich, dass der Gesetzgeber für die Automobilhaftpflicht den Gerichtsstand des Unfallortes (sei es fakultativ oder ausschliesslich) einführen würde. Sache des Gesetzgebers ist es, festzustellen, ob ein Bedürfnis nach einer solchen Vorschrift besteht».

Man muss also immerhin sagen, dass eine solche Bestimmung nicht mit dem Verfassungsgrundsatz und nicht mit der bisherigen Praxis des Bundesgerichtes harmonieren würde. Aus diesen Ausführungen geht hervor, dass wir bei der Vorbereitung des Gesetzes entsprechend den Ideen des Herrn Ständerat Scherer untersucht haben, ob wir vielleicht diesem Wunsch entsprechen können. Wir haben

uns dann aber entschlossen, die Verfassung zu respektieren, und für die Schweizer als Beklagte keine solche Bestimmung aufzunehmen. Wenn Sie anders entscheiden wollen, ist das Ihre Sache.

Böhi: Die Frage sollte doch noch näher erörtert werden. Die Kausalhaftung wird die Schuldhaftung nicht ausschliessen im Sinne, dass z. B. in Zukunft nicht mehr wegen Körperverletzung geklagt werden könnte. Wenn ein Automobilist jemanden überfährt und wenn wegen Körperverletzung Strafklage erhoben wird, so ist die ganz natürliche Folge die, dass auch die Zivilklage am Ort der Strafklage eingereicht wird. Für diesen Fall muss, auch wenn der Haftpflichtige in der Schweiz wohnt, die Zivilklage am Ort des begangenen Vergehens zulässig sein. Wenn dem aber so ist, scheint mir die Gerichtsstandsbestimmung des Art. 35 nicht befriedigend redigiert zu sein.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich möchte nur Herrn Böhi beruhigen. Es ist selbstverständlich, und ist übrigens auch in Art. 60 des Entwurfes enthalten, dass das gemeine Strafrecht vorbehalten ist. Wir stellen durch dieses Gesetz nur Verkehrsvorschriften auf, und nur Polizeistrafvorschriften als Sanktion für die Verletzung der Verkehrsvorschriften. Wo aber das gewöhnliche Strafrecht in Frage kommt, da wird dieses in Funktion treten. Wenn eine fahrlässige Körperverletzung oder Tötung im Zusammenhang mit einem Automobilunfall in Betracht kommt, ist es selbstverständlich, dass eine Anklage an Ort und Stelle, am forum delicti commissi erhoben werden kann. Ich glaube schon bei Erörterung von Art. 35 gesagt zu haben, dass im Zusammenhang damit adhäsionsweise die Zivilklage geltend gemacht werden kann. Das ist auch nach bundesgerichtlicher Praxis zulässig. Für diese Fälle ist also für die Zivilklage das forum delicti commissi nach bestehendem Recht sowieso garantiert.

Scherer: Ermutigt durch die Ausführungen des Herrn Vorstehers des Justizdepartementes und durch seine Mitteilungen aus dem Berichte der Justizabteilung, möchte ich den Schritt wagen, und Ihnen den Antrag stellen, den Passus: « . . . wenn der Haftpflichtige nicht in der Schweiz wohnt. Vorbehalten bleiben abweichende Bestimmungen der Staatsverträge » zu streichen. Das wird doch die Lösung sein, für die man im Volke am meisten Verständnis haben wird. Ich weiss nicht, wie wir mit einem Automobilgesetz vor das Volk treten wollen, wenn der Gerichtsstand des Unfallortes nicht im Gesetz enthalten ist. Und die Hoffnung darauf, dass wir einen Ersatz durch Annahme des Minderheitsantrages bei Art. 38 bis schaffen können, ist bei mir gering.

Die von mir nun vorgeschlagene Fassung des Art. 35 ist einfach; sie schafft eine klare Situation. Lassen Sie mich nur noch eine Konsequenz erörtern, die eintreten wird, wenn wir den Gerichtsstand am Orte des Unfalles nicht statuieren. Wir werden die Erfahrung machen, dass derjenige, der einen Verletzten vertritt, versuchen wird, seinen Anspruch adhäsionsweise in einem Strafverfahren im eigenen Kanton geltend zu machen. Es ist der Versicherung die in unserem Gesetze geschaffen wird, und der

Kausalhaftung, die wir einführen, nachgerühmt worden, dass sie den vielen Strafverfahren wegen fahrlässiger Körperverletzung, die jetzt in den Kantonen durchgeführt werden, ein Ende bereiten werden. Es ist aber zu befürchten, dass wir in diesen unerfreulichen Zuständen verharren werden. Man sagt allerdings, dass nach Aufstellung des Grundsatzes der Kausalhaftung der Verletzte kein Interesse mehr besitze, einen Strafprozess einzuleiten, um ein Verschulden des Automobilisten nachzuweisen, da er seinen Entschädigungsanspruch unabhängig vom Nachweise eines Verschuldens besitze. Gewiss! Wenn wir nun aber dem Verletzten nicht die Möglichkeit geben, beim Richter am Orte des Unfalls den Zivilanspruch geltend zu machen, so wird er eben in Zukunft diese Strafanzeige wegen fahrlässiger Körperverletzung wieder einreichen, um dann im Strafprozess wegen einfacher Körperverletzung adhäsionsweise beim Richter des Unfallortes seinen Anspruch geltend machen zu können. Wir verlieren damit einen wesentlichen Vorteil der ganzen Neuordnung. Ich glaube daher, dass wir es wagen sollten, den Artikel 35 einfach so zu fassen: « Klagen aus dem gegenwärtigen Gesetz können bei dem Gerichte des Ortes, an dem sich der Unfall ereignet hat, angebracht werden ». Wer mit seinem Automobil in der ganzen Schweiz herumfährt, darf sich schliesslich nicht darüber beklagen, dass er nicht von seinem eigenen Richter beurteilt, sondern dort vor den Richter zitiert wird, wo er Schaden angerichtet hat.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich möchte Sie bitten, den Antrag Scherer abzulehnen. Ich persönlich habe nicht den Mut, so flagrant die Bundesverfassung zu verletzen. Das würde die Annahme seines Antrages bedeuten. Ich glaube, Herr Kollega Scherer kann von sich sagen: « Zwei Seelen wohnen, ach, in meiner Brust! » Ich höre ihn noch, wie er vor ungefähr einer Stunde auf die Aufrechterhaltung der verfassungsmässigen Rechte in der Schweiz sehr grosses Gewicht gelegt hat und mit warmer Ueberzeugung dafür eingetreten ist. Jetzt sagt er, er könne es leichthin auf sich nehmen, die Verfassung zu verletzen. Ich mache da nicht mit. Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag Scherer	11 Stimmen
Dagegen	16 Stimmen

Art. 36.

Antrag der Kommission.

Richterliches Ermessen.

Bei Streitigkeiten über Ansprüche aus dem gegenwärtigen Gesetze beurteilt der Richter die Tatsachen, ohne an die Beweisregeln der kantonalen Prozessgesetze gebunden zu sein.

(B. R. Art. 41.)

Proposition de la commission.

Appréciation du juge.

Dans les procès concernant les prétentions fondées sur la présente loi, le juge apprécie librement les

faits de la cause, sans être lié par les règles de la procédure cantonale concernant la preuve.

(C. f. art. 41.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Es bedeutet dieser Artikel nun allerdings auch eine gewisse weite Interpretation der konstitutionellen Situation, nämlich einen Eingriff in das kantonale Prozessrecht. Es wird bestimmt, der Richter solle nicht an die kantonalen Beweisregeln, sofern solche noch da oder dort bestehen, gebunden sein. Doch muss gesagt werden, dass die Bestimmung als solche nur darauf hinzielt, das materielle Recht zu garantieren, dafür zu sorgen, dass nicht aus irgend einer prozessualen Formalität heraus die Handhabung des Gesetzes gehindert werde. Die Bestimmung ist nicht zum ersten Mal in einem Gesetze. Sie ist in den Spezialgesetzen, die ich Ihnen gestern aufgezählt habe, erwähnt. Infolgedessen ist es wohl auch gerechtfertigt, sie hier aufzunehmen. Ich beantrage Annahme.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 37.

Antrag der Kommission.

Prozesskosten.

Die Kantone haben dafür zu sorgen, dass den bedürftigen Personen auf ihr Verlangen, wenn die Klage nach vorläufiger Prüfung sich nicht zum Voraus als unbegründet herausstellt, die Wohltat des unentgeltlichen Rechtsbeistandes gewährt und Kauttionen, Expertenkosten, Gerichtsgebühren und Stempeltaxen erlassen werden.

(B. R. Art. 43.)

Proposition de la commission.

Frais de procédure.

Les cantons assurent aux indigents, à leur requête, en tant que leur action ne paraît pas mal fondée à premier examen, le bénéfice de l'assistance judiciaire gratuite, ainsi que la remise des cautionnements, des émoluments de justice, des frais d'expertise et des droits de timbre.

(C. f. art. 43.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Auch hier haben wir wiederum eine Regelung des kantonalen Prozessrechtes, das ja noch vollständig im Gebiete der kantonalen Konstitution wurzelt, die aber auch wieder aus dem nämlichen Grunde, wie der Art. 36 über das richterliche Ermessen, sich rechtfertigt. Es ist zu sagen, dass eben in der neueren Zeit infolge des Geldbedürfnisses in den Kantonen die Prozessgebühren an verschiedenen Orten recht beträchtlich erhöht worden sind, sodass das Prozedieren für einen Bedürftigen ausserordentlich schwer wird. Also kann diese Bestimmung wohl ihre Rechtfertigung finden. Sie wird auch nicht zum ersten Mal hier aufgestellt, sondern entspricht ebenfalls den Bestimmungen in anderen Spezialgesetzen. Ich beantrage Annahme

Böhi: Ich beantrage Streichung dieses Artikels. Nach Art. 64 bis der Bundesverfassung verbleibt das gerichtliche Verfahren den Kantonen, und man sollte

diesen Artikel der Bundesverfassung nicht tatsächlich derogieren. Man sprach bei andern Artikeln so viel davon, man müsse die Verfassung respektieren. Hier gibt man aber zu, dass man über die Verfassung hinausgeht. Ich weiss ja wohl, dass das schon oft geschehen ist, vom Fabrikhaftpflichtgesetz an bis zum Fabrikgesetz und zu andern. Es handelt sich hier um das Armenrecht, das, wie ich glaube, in den meisten Kantonen besteht, wenn es auch vom Bunde nicht vorgeschrieben wird. Ich stosse mich daran, dass man in dem einen Bundesgesetz einen Armenrechtsartikel aufnimmt, in dem andern nicht. Warum hat man ihn im Zivilgesetz nicht aufgenommen? Dort wäre er auch am Platze gewesen. Wir haben Vaterschaftsklagen, bei denen die Klägerin mittellos ist und des Armenrechtes bedarf. Es scheint, dass man ihn je nach Zufall im einen Gesetze aufnimmt, im andern nicht. Weil es sich hier um einen verfassungswidrigen Uebergriff in das kantonale Gerichtsverfahren handelt, beantrage ich den Artikel fallen zu lassen. Die Kläger werden ihr Recht doch verfolgen können.

M. Béguin: J'appuie la proposition de M. le Conseiller aux Etats Böhi sur ce point. Dans la commission, j'ai fait des réserves en déclarant que les lois cantonales sont suffisantes dans ce domaine et qu'il n'y a pas lieu de créer un droit spécial à cet égard. Tous les cantons connaissent l'assistance judiciaire gratuite et il n'est pas douteux que si même on rayait cet article, les indigents seraient à même d'exercer leur action devant les tribunaux en tenant compte des conditions spéciales qui leur sont faites et de la remise désirable des frais de justice. A ce point de vue, cette disposition ne me paraît pas nécessaire; elle est discutable au point de vue constitutionnel. Nous aurions raison de la rayer du projet que nous discutons en ce moment.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag Böhi	20 Stimmen
Dagegen	4 Stimmen

Art. 38.

Antrag der Kommissionsmehrheit.

Vierter Abschnitt.

Versicherung.

Gegenstand.

Die Ausstellung des Verkehrsausweises für ein als geeignet befundenes Automobil erfolgt erst, wenn der Nachweis vorliegt, dass eine Haftpflichtversicherung besteht, durch die der Halter versichert ist gegen jeden Schaden, für den er nach den Bestimmungen dieses Gesetzes während der Gültigkeit des Verkehrsausweises haftbar werden könnte.

Die Automobile des Bundes und der Kantone sind der Versicherungspflicht nicht unterworfen.

Beim Uebergang des Fahrzeuges auf einen andern Halter geht auch die Versicherung von Rechts wegen über.

(B. R. Art. 2.)

Proposition de la majorité de la commission.**Chapitre IV.****Assurance.****Objet.**

Le permis de circuler pour un automobile reconnu propre à la circulation, n'est délivré qu'après qu'il a été établi qu'une assurance de responsabilité civile est en vigueur, assurance à teneur de laquelle le détenteur du véhicule est assuré contre tout dommage dont, suivant les dispositions de la présente loi, il pourrait être rendu responsable pendant la durée de validité du permis de circuler.

Les automobiles de la Confédération et des cantons ne sont pas soumis à l'assurance obligatoire.

Lorsque le véhicule est transmis à un autre détenteur, l'assurance passe de plein droit à ce dernier.

(C. f. art. 2.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich glaube mich auf das berufen zu können, was ich im allgemeinen in der Eintretensdebatte über die Gründe der Einführung der obligatorischen Versicherung ausgeführt habe. Es ist hier im Interesse des Publikums dafür zu sorgen, dass bei der scharfen Automobilitätspflicht, die wir einführen, auch wirklich der Schaden gedeckt werde, der verursacht wird. Wenn die Versicherungspflicht hier eingeführt wird, so ist das lediglich die Folge ökonomischer Sachlage. Es kommen nicht die grossen Grundsätze in Betracht, von denen man gestern gesprochen hat. Es ist ausschlaggebend die Betrachtung, dass eine Reihe von Haltern eben wirtschaftlich nicht in der Lage wären, die Schäden zu decken, für die sie unter Umständen verantwortlich werden. Da muss vorgesorgt werden. Das ist etwas anders bei den Eisenbahnen und das ist anders bei den Starkstromanlagen. Bei den Fabriken ist das geordnet durch die Kranken- und Unfallversicherung. Hier muss die Versicherung geordnet werden auf eigene Art und Weise. Man konnte auch unmöglich die Versicherung der Automobilisten im Zusammenhang mit der Luzerner Anstalt durchführen. Es sprachen praktische, rechtliche und konstitutionelle Gründe dagegen. Man hätte die Bestimmungen des Kranken- und Unfallversicherungsgesetzes hier nicht hinübernehmen können. Aber die Versicherungspflicht soll aufgestellt werden. Wir gehen in der Schweiz damit so weit, wie man kaum in einem andern Lande bis jetzt gegangen ist. Der Gedanke der Versicherung ist meines Wissens zuerst in Oesterreich zur Durchführung gelangt und von dort übergegangen in das Konkordat von 1914. Er hat unter der Herrschaft des Konkordates seine Praxis gemacht und sich bewährt. Ich glaube sagen zu können, dass gegen das Prinzip der Versicherungspflicht in der Schweiz ein Widerstand nicht besteht. Es bestehen höchstens die Bedenken bezüglich der Versicherung der Ausländer und in dieser Hinsicht hat die Kommission sich bemüht, eine Lösung zu finden, bei der auch diese Bedenken wegfallen. Wir werden dann darüber zu sprechen haben.

Ein Gedanke, der auch zur Diskussion gelangt ist, muss hier erwähnt werden. Die Frage ist die, ob nicht durch diese Versicherungspflicht das Verantwortlichkeitsgefühl des Halters zu sehr geschwächt

werde, ob nicht die Gefahr bestehe, dass der Halter, der Automobilführer, sich unter Umständen darauf verlässt: «Hallo, ich fahre nun mal drauf los, ich bin ja versichert!» Im Zusammenhang damit ist der Gedanke erörtert worden, ob nicht eine Bestimmung aufzunehmen sei, die auch in einer andern Gesetzgebung figuriert, nämlich über die sogenannte Selbstbehaltepflicht. Soll nicht wenigstens ein bestimmter Betrag des Schadens auch beim Halter haften bleiben, ein bestimmter Prozentsatz oder eine bestimmte Summe? so dass er wenigstens noch beim Unfall persönlich interessiert ist, dass er nicht sagen kann, er kümmere sich nichts darum, die Versicherung bezahlt, er sollte sich auch an das moralische Verschulden erinnern, das er auf sich geladen hat. Wir sind nicht dazu gekommen, das Prinzip des Selbstbehaltens einzuführen. Aus praktischen Gründen. Es wäre schwer gewesen, eine passende Formel zu finden und man hat auch bei der österreichischen Versicherung die Erfahrung gemacht, dass die Selbstbehaltepflicht einfach auch noch versichert worden ist. Die Leute konnten daran nicht verhindert werden. So sind wir dazu gelangt, die Versicherungspflicht grundsätzlich ungeschmälert aufzustellen. Wir wollen dafür sorgen, dass bei der Feststellung der Schadenssumme im einzelnen Falle und bei etwaiger Prozedur darüber, der Versicherte sich nicht einfach der ganzen Sache entschlagen kann, sondern dass er wenigstens noch bei der Feststellung des Schadens in einem Prozesse in Mitleidenschaft gezogen wird. Das ist dann zu besprechen bei der Frage der direkten Klage.

Nun wird bestimmt, dass die Versicherung die Voraussetzung für die Erteilung des Verkehrsausweises ist. Es darf also ein Automobil nicht auf die Strasse kommen, bevor nicht die Gewähr dafür besteht, der Ausweis darüber vorliegt, dass die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung abgeschlossen ist. Die Gewähr dafür muss auch bestehen, so lange das Automobil auf der Strasse fährt. So lange muss die Versicherung bestehen.

Diejenigen Korporationen die die nötige Gewähr für die Bezahlung einer Entschädigungssumme bieten, also der Bund und die Kantone, müssen natürlich von der Versicherungspflicht entbunden werden.

Endlich ist das wichtige Prinzip zu erwähnen, dass mit dem Uebergang des Verkehrsausweises auf einen neuen Halter die bestehende Versicherung *eo ipso, ipso jure* auf den neuen Halter übergeht. Es kann also nie ein Automobil auf die Strasse kommen, ohne dass dafür die vorgeschriebene gesetzliche Versicherung besteht. Ich beantrage die Annahme des Artikels nach Vorlage.

Isler: Ich möchte eine Anfrage stellen wegen des automatischen Ueberganges des Versicherungsvertrages beim Uebergang des Wagens an eine andere Person. Wie verhält es sich da bei den Automobilfahrern, die bei einer ausländischen Versicherungsgesellschaft versichert sind? Ueber die haben wir keine Gewalt in unserem Gesetz. Wie ist das geordnet?

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich möchte Herrn Ständerat Isler auf den Art. 43 verweisen. Der Art. 43 sieht vor, dass eine Kontrolle der Versicherungsunternehmungen stattfindet und dass Inländer auch mit Verbänden Versicherungen abschliessen können. Der Bundesrat wird darüber

entscheiden, ob die Versicherungsgesellschaft oder der Verband, der die Versicherung übernimmt, genügende Gewähr bietet.

Was die Versicherung der Ausländer anbelangt, so sehen wir dann in Art. 44, dass der Bundesrat das ordnet. Und zwar ist da vorgesehen, dass beim Eintritt eines Ausländers in die Schweiz die hier vorgesehene gesetzliche Versicherung gewährleistet wird. Man denkt sich die Sache so, dass der Ausländer bei der Zollabfertigung eine gewisse Eingangsgebühr bezahlt. Diese Gebühr muss hinreichend sein, um die Prämie zu decken für seinen Aufenthalt in der Schweiz. Wir werden dann bei Art. 44 darüber sprechen. Ich glaube, man kann sich beruhigen. Die Kommission hat sich sehr bemüht, in dieser Beziehung klare und unumstrittene Verhältnisse zu schaffen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 38bis.

Antrag der Kommissionsminderheit.

Unmittelbarer Anspruch des Geschädigten.

Aus der für Automobile abgeschlossenen Haftpflichtversicherung besitzen der Geschädigte und die Angehörigen eines Getöteten einen unmittelbaren Anspruch gegen den Versicherer.

Proposition de la minorité de la commission.

Action directe.

En application du contrat d'assurance conclu en vue de couvrir la responsabilité civile découlant des accidents causés par un automobile, le lésé ou, en cas de mort d'homme, la famille de la victime a une action directe contre l'assureur.

Scherer, Berichterstatter der Kommissionsminderheit: Sie finden hier die Bestimmung, die dem Bedürfnis entgegenkommen soll, dass die Schadenersatzansprüche, die aus einem Automobilunfall entstehen, vor dem Richter des Ortes, an dem sich der Unfall ereignet hat, geltend gemacht werden können. Sie haben vorhin das direkte Klagerecht am Orte des Unfalles gegen den Automobilisten selbst abgelehnt. Ich hoffe, dass der Nationalrat diese einfache Lösung akzeptieren und der Ständerat sich ihm dann anschliessen werde. Wenn nun aber diese einfache Lösung nicht die Mehrheit findet, so müssen wir dafür sorgen, dass der Verunfallte auf andere Weise die Möglichkeit erhält, ohne besondere Schwierigkeiten seinen Anspruch zu vertreten. Wir tun dies, indem wir einen direkten Anspruch gegen den Versicherer schaffen, der dann an dem Domizil, das er in jedem Kanton verzeigen muss, belangt werden kann. Die Mehrheit der Kommission lehnt auch das ab. Aber wollen Sie denn, gestatten Sie mir die Frage, im Ernste in diesem Gesetze eine Regelung treffen, die sagt: Wer von einem Automobilisten überfahren wird, muss nun einmal dort, wo der Automobilist wohnt, seine Klage geltend machen, und wir lassen es nicht zu, dass er, sei es gegen den Automobilisten selbst, sei es gegen seine Versicherungsgesellschaft vor dem Richter des Unfallortes seinen Anspruch erhebt. So etwas akzeptiert das Volk nicht. Sind Sie wirklich im Zweifel darüber, wie der Entscheid lauten würde,

wenn diese Frage dem Volke vorgelegt wird? Wollen Sie wirklich den Zustand schaffen, dass ein Automobilist, der jemanden überfahren hat, dem Verletzten oder den Hinterbliebenen des Getöteten sagen kann: Es tut mir leid, dass mir der Unfall passiert ist; wir wollen sehen, ob wir uns über den Schadenersatz verständigen können, aber wenn wir uns nicht verständigen können — hier ist meine Visitenkarte —, dann müsst ihr mich eben in Genf, in St. Gallen oder wo der Automobilist gerade wohnt, belangen. Ich weiss nicht, ob wir wirklich als Vertreter des Volkes eine Regelung treffen dürften, die die Interessen des Volkes derart verletzt. Ich halte nach wie vor dafür, dass die Schaffung des direkten Klagerechtes gegen den Automobilisten die richtige Lösung ist. Aber nachdem Sie vorhin abgelehnt worden ist, müssen wir wenigstens das direkte Klagerecht gegen die Versicherungsgesellschaft am Gerichtsstande des Unfallortes schaffen.

Bolli, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen. Ich spreche hier nach meiner persönlichen Ueberzeugung und glaube einen grossen Teil des Volkes auf meiner Seite zu haben. Ich glaube, was diejenigen, die ich im Volke kenne, nicht verstehen würden, das ist das, dass bei einem Unfall der Automobilist sich drücken könnte und wenn er noch so schuldig wäre, und sagen könnte: führe du nur Klage, ich kümmere mich nicht darum. Ja, dass es sogar passieren könnte, dass der schuldige Halter sich gegen die Versicherungsgesellschaft verbünden würde. Wir wollen hier dafür sorgen, dass, wenn ein Schaden eintritt, derjenige, der dafür verantwortlich ist, sich nicht durch eine Gesellschaft vertreten lassen kann, sondern zunächst persönlich dafür eintreten muss, und dass er auch — ich glaube, da haben die Versicherungsgesellschaften von rechtswegen einen Anspruch darauf — der Versicherungsgesellschaft beistehen muss bei der Abhandlung mit dem Verletzten. Wenn man wegen der Versicherungsprämie Bedenken hat, so muss man gerade hier daran denken, dass jedenfalls die Versicherungsprämien wesentlich höher sein werden, wenn die direkte Klage zugelassen wird, als wenn man sie nicht zulässt. Das hat dann mit der Frage des Domizils der Klage sehr wenig zu tun. Aber man würde es nicht verstehen, wenn wir hier speziell im Automobilwesen etwas einführen würden, was wir bei der Kranken- und Unfallversicherung, bei der Fabrikgesetzgebung nicht haben und beim andern Spezialhaftpflichtrecht nicht eingeführt haben. Es handelt sich da um einen gewissen Ersatz der Selbsthaltepflicht, um die moralische Pflicht des Halters, dafür einzutreten, wenn ein Unglück passiert ist und sich darum zu interessieren. Ich glaube, wir würden viele Bedenken gegen das Gesetz erwecken, wenn wir die beantragte Bestimmung aufnehmen würden.

M. Béguin: J'appuie la proposition de M. le Président de la Commission. Je crois que si la grande majorité de celle-ci s'est prononcée contre ces dispositions, c'est d'abord parce qu'elles n'existent pas ailleurs et, surtout, parce qu'un texte de cette nature tend à déplacer les responsabilités. Nous faisons une loi concernant la responsabilité des automobilistes et non concernant l'application des contrats d'assu-

rance et des avantages qu'il peut y avoir à intenter une action à une compagnie d'assurance. Il me paraît qu'on déplace le sentiment de la responsabilité en instituant une action directe contre l'assurance et nous devons rester sur le terrain de la responsabilité, qui découle de la loi dans son ensemble. Il n'y a pas lieu de prévoir ici une prescription spéciale qui n'existe pas ailleurs et constitue, en somme, un droit extraordinaire ne se justifiant pas. Je crois qu'un très grand nombre de citoyens ne comprendraient pas qu'on édicte, dans ce domaine, une disposition qu'on ne connaît pas ailleurs. L'auteur de l'accident doit être responsable juridiquement et moralement du dommage qu'il a causé. Il ne doit pas pouvoir être, entendu comme témoin dans un procès qui le concerne directement.

Scherer, Berichterstatter der Kommissionsminderheit: Es ist doch eine arge Silbenstecherei, wenn man nun mit derartigen Argumenten die letzte Möglichkeit des Verunfallten, beim Richter des Unfallortes seinen Anspruch geltend zu machen, abschneiden will. Gewiss ist es richtig, dass der Haftpflichtanspruch als solcher sich gegen den Automobilisten richtet, und dass es juristisch als ungewöhnlich erscheint, wenn durch die Einräumung des Klagerechts aus der Police an den Verletzten die Versicherungsgesellschaft und nicht der Automobilist, Rede und Antwort stehen muss. Aber war das bis jetzt je anders? Wenn in den Fällen, in denen sogenannte Drittpersonenpolicen vorliegen, der Schadenersatzanspruch gegen den versicherten Beklagten, der den Schaden verursacht hat, geltend gemacht worden ist, so war es immer so, dass in Tat und Wahrheit die Versicherungsgesellschaft den Prozess geführt hat. Es ist in der Police stipuliert, dass, wenn eine Forderung auf Schaden erhoben wird, der durch die Police gedeckt ist, der Versicherte sofort der Gesellschaft Mitteilung zu machen hat und dass die Gesellschaft berechtigt und verpflichtet ist, den Schadenersatzprozess für den Belangten zu führen. In Wirklichkeit führt also die Versicherungsgesellschaft den Prozess. Wenn man diese Realität, die seit Jahrzehnten besteht, seitdem überhaupt Schadenersatzansprüche versichert werden, benützt, um die Möglichkeit einer direkten Klage zu geben, so soll man nicht mit solchen formellen Bedenken kommen. Meine Frage ist nicht beantwortet worden, die Frage, ob es vom Herrn Referenten der Kommission für gerecht gehalten wird, wenn der arme Teufel, der auf der Strasse überfahren wird, gezwungen wird, in einen andern Kanton zu gehen und den Automobilisten an seinem Wohnort zu suchen. Ich möchte nun aber vermeiden, dass der Art. 38bis heute aus irgendwelchen juristischen Bedenken abgelehnt wird und stelle daher folgenden Ordnungsantrag: Es sei der Artikel an die Kommission zurückzuweisen mit dem Auftrag, eine Regelung vorzuschlagen, die die Möglichkeit gibt, den Ersatz des Schadens vor dem Richter des Unfallortes geltend zu machen. Beschliessen Sie damit heute wenigstens den Grundsatz.

Bundesrat Häberlin: Sie werden mir nicht verübeln, wenn ich mit meiner üblichen Opposition gegen Rückweisungsanträge komme. Herr Ständerat Scherer hat an den zwei Orten eingesetzt, wo seine Idee durchdringen könnte, zuerst beim Gerichtsstand

und sodann beim unmittelbaren Anspruch. An beiden Orten können Sie sich entscheiden, ob Sie dem Antrag folgen wollen oder nicht. Wenn Sie ihm an diesen beiden Orten nicht folgen, wird die Kommission kaum einen dritten Weg finden. Jedenfalls möchte ich Herrn Ständerat Scherer sagen, er möge die Güte haben, uns zu erklären, wo wir noch suchen sollen. Die Sache ist bereits untersucht, und die Kommission ist kein Spürhund, der die Aufgabe hat, jedem jagdbaren Tier nachzujagen. Die Frage ist vom Departement sehr ernst geprüft worden, und ich sage ganz offen, dass ich zuerst schwankte, ob ich nicht einer solchen Lösung zustimmen sollte.

Die folgende Ueberlegung hat mich hauptsächlich bestimmt, gegen diese Lösung aufzutreten: Wenn Sie, wie ich fast befürchte, bei Art. 28 die unentgeltlich aufgenommenen Personen auch unter die Haftpflicht stellen, also den Halter des Automobils auch zu ihren Gunsten haftpflichtig erklären, wie wird es dann kommen, wenn Sie auch noch den direkten Anspruch gegen die Gesellschaft einräumen? Es kommt ausserordentlich häufig vor, dass der Halter mit seinen Familienangehörigen ausfährt. Nun passiert ein Unfall, und der Sohn oder die Tochter können nun den direkten Anspruch gegen die Gesellschaft erheben, sie müssen nicht den Vater einklagen. Da ist die Versicherung wirklich in einer ausserordentlich angenehmen Lage. Wie soll sie sich gegen diese Verschönerung wehren? Sie hat gegen sich den eigentlich haftpflichtigen Vater, der natürlich dem Sohn oder der Tochter hilft, und dann erst noch den Sohn oder die Tochter. Wenn man sich diese Ueberlegung macht — und die Versicherungsgesellschaften werden sie vor allem anstellen —, kann man sich vorstellen, wie die Prämien in die Höhe getrieben werden. Ein Fachmann, den ich darüber befragte, wie hoch ungefähr die Erhöhung der bisherigen Prämien sein werde, wenn die verschiedenen Verbesserungen oder Verschlechterungen am bundesrätlichen Entwurf vorgenommen werden, hat speziell auch diesen Punkt hervorgehoben und erklärt, wie dieser unmittelbare Anspruch des Geschädigten an die Gesellschaft preistreibend wirken müsste und er ist zu der Ueberzeugung gelangt, dass eine Erhöhung von 70—80 % eintreten müsste, wenn auch dieser Vorschlag angenommen würde. Das ist nun ein Gesichtspunkt, der Sie influieren kann oder nicht. Ich sage offen, dass ich es für gerechtfertigt halte, auch diese wirtschaftliche Erwägung einigermassen ins Auge zu fassen, und sie der von Herrn Scherer gestellten Frage gegenüberzuhalten. Ich muss wirklich sagen, dass die Geschichte nicht so schrecklich ist, wenn auch ein Geschädigter in einen andern Kanton gehen muss, um seinen Anspruch dort geltend zu machen. Man hat mich in der Diskussion über das Gesetz in diesen Tagen einmal gefragt, ob wir denn in einem wilden Land leben; ich gebe die Frage hier zurück. Man könnte wirklich meinen, wenn man mit einer Klage in einen andern Kanton des Schweizerlandes gehen muss, so sei das fast so gefährlich wie eine Reise in den Abruzzen. So ist es doch nicht. Es besteht ein gewisser Nachteil, das wollen wir zugeben, aber andererseits muss man auch dem Beklagten in solchen Fällen die Garantie zugestehen, die Art. 59 der Bundesverfassung aufgestellt hat, und zwar mit Recht aufgestellt hat, indem er auch an den Beklagten

dachte, nicht bloss an den Kläger. Ich würde also mindestens bis zur Abklärung über die endgültige Fassung von Art. 28 auf dem Standpunkt der Kommissionsmehrheit stehen.

Bolli, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Ich möchte Sie ebenfalls bitten, keine Rückweisung zu beschliessen. Bis jetzt habe ich für Rückweisungen gewiss sehr grosses Entgegenkommen bewiesen. Hier aber muss ich Ihnen sagen, dass die Kommission diese Frage geprüft hat mit dem Scharfsinn und der Gesetzeskenntnis, die ihr zur Verfügung stand. Sie hat aber eine andere Lösung nicht gefunden. Auch ich muss mich dem Protest dagegen anschliessen, als ob der Art. 59 der Bundesverfassung, der unter Umständen einen Mann zwingt, in einem andern Kanton zu klagen — zur Freude der dortigen Rechtsanwälte —, ein so schreckliches Unglück wäre. Art. 59 der Bundesverfassung ist das Resultat einer langen Entwicklung, er stellte seinerzeit einen grossen Fortschritt dar und ist heute noch als solcher Fortschritt zu begrüssen. Wir dürfen gewiss heute sagen, dass die Kantone einander so viel Zutrauen schenken sollten, dass man nicht in schreckliche Empörung zu geraten braucht, wenn man eine Klage in einem andern Kanton einreichen muss. Was dem durch ein Automobil Verletzten passiert, das kann jedem passieren, der durch ein Pferdefuhrwerk oder der durch einen vorbeifahrenden Radfahrer verletzt wird, er steht also nicht in anderem Recht, er hat das nämliche Recht wie die andern, er hat nur den Vorteil, dass der Verursacher der Verletzung beim Automobil nach aller Voraussicht mindestens so gut festgestellt werden kann, wie irgendein anderer Verletzer, weil überall die Polizei nach den Nummern sehen und diese kontrollieren wird.

Dabei ist noch daran zu erinnern, dass die Fälle, die Empörung verursachen, bei denen schwere Verletzungen konstatiert werden und bei denen wirklich ein schwereres Verschulden irgendwelcher Art in Betracht kommt, alle regelmässig im Wege der Kriminalklage wegen Körperverletzung oder Tötung am Ort der Tat zur Behandlung kommen werden: Der Verletzte hat also alle Gelegenheit, am Ort der Tat sein Recht im Adhäsionsprozess geltend zu machen. Also sind diejenigen Fälle, über die man wirklich in Aufwallung geraten könnte, durch die Rechtslage sowieso geregelt, entsprechend den Wünschen des Herrn Kollegen Scherer. In den andern Fällen, wo kein strafrechtliches Verschulden vorliegt, wo der Halter durch das, was ihm passiert ist, nicht moralisch belastet ist, besteht wirklich auch kein moralischer Grund, von der Bestimmung der Verfassung abzuweichen und dem Verletzten ein Privilegium gegenüber allen andern zu geben. Wir dürfen uns nicht allzusehr von einer gewissen Animosität gegenüber dem Automobilmus leiten lassen, wir müssen die Linie der Gerechtigkeit verfolgen und sollen wirklich ein Gesetz über die Automobile und nicht gegen die Automobile schaffen.

Andermatt: Ich bin für den Antrag der Kommissionsminderheit, und zwar aus dem praktischen Grund, weil sonst die Beweiserhebung schwierig ist. Nehmen wir an, ein Unfall passiere im Thurgau, der Automobilist wohne in Genf. Alle Zeugen des Unfalls befinden sich im Thurgau. Sollen diese Zeugen

nun in Genf abgehört werden? Soll der Genfer Richter im Thurgau den Augenschein vornehmen? Das wäre doch etwas umständlich. Die Lösung, die wir vorschlagen, ist einfach und praktisch.

Böhi: Ich werde gegen den Antrag des Herrn Kollegen Scherer stimmen, aber mit dem Vorbehalt, dass ich am Schluss der Beratung beantragen werde, auf den Art. 35, der vom Gerichtsstand handelt, zurückzukommen. Man soll im Art. 35 nicht von einem fakultativen, sondern vom Gerichtsstand überhaupt sprechen und alternativ bestimmen: Die Klage kann vorgebracht werden entweder beim Gerichte des Wohnortes des Automobilfahrers, oder beim Gerichte des Unfallortes. Die Bundesverfassung wird uns hieran kaum hindern. Es liegt im Interesse des Automobilisten selbst, dass wir von vornherein den Unfallort als zivilrechtlichen Gerichtsstand vorsehen, da er sonst riskiert, dass auch in den Fällen, wo nur eine Zivilklage erhoben würde, eine Strafklage erhoben wird, nur um den Gerichtsstand an den Unfallort zu bringen. Ob das dann für ihn von Vorteil wäre, möchte ich bezweifeln. An vielen Orten ist die Körperverletzung mit geringen Folgen Antragsdelikt. Es kann Strafklage erhoben werden, aber sie muss nicht erhoben werden. Ein ähnliches Beispiel, wie Herr Andermatt erwähnt hat, hat sich bei uns zugetragen. Ein bernischer Automobilist ist auf der Staatsstrasse Bürglen-Weinfeldern gefahren und hat einen Velofahrer verletzt. Das führte zu einer Strafklage und in Verbindung damit zu einer Zivilklage. Der Fall ist im Thurgau erledigt worden, was gewiss zweckmässig war, hatte man doch Zeugen einzuvernehmen und einen Augenschein vorzunehmen. Hätte da ein bernisches Gericht nach dem Thurgau gehen sollen, um den Augenschein, der eine wesentliche Rolle spielte, vorzunehmen, um die Zeugen abzufragen, oder hätte es sie im Wege der Rechtshilfe abfragen lassen sollen? Das wäre ganz unpraktisch gewesen. Gerade bei den Automobilprozessen handelt es sich um Tatfragen, die durch ein Beweisverfahren am Orte des Unfalls genau abgeklärt werden müssen, viel weniger um Rechtsfragen. Ich halte es daher für durchaus notwendig, dass man den Gerichtsstand des Unfallortes neben demjenigen des Wohnortes vorzieht. Vorläufig also stimme ich gegen den Antrag Scherer, behalte mir aber vor, auf die Gerichtsstandsfrage in Art. 35 zurückzukommen.

Scherer, Berichterstatter der Kommissionsminderheit: In diesem Falle möchte ich bitten, die Beratung des Art. 38bis solange zurückzustellen, bis nach Antrag des Herrn Böhi neuerdings über Art. 35 beraten ist. Sie wissen, dass ich seinem Antrag den Vorzug geben würde. Wenn Sie auf Art. 35 zurückkommen und seinen Vorschlag annehmen, ist die Sache in Ordnung, und dann hat es keinen Zweck mehr, über Art. 38bis weiter zu diskutieren.

Bolli, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Auch gegenüber diesem Ordnungsantrag stelle ich den Gegenantrag. Ich nehme an, auch Herr Ständerat Böhi werde wissen wollen, auf welchem Boden wir stehen, wenn er seinen Antrag auf Zurückkommen begründen will. Seine Stellung wird eine andere sein, je nachdem der Antrag Scherer angenommen worden ist oder nicht. Wir müssen uns entscheiden

und können nicht mit allzuviel Verschiebungsanträgen den Entscheid hinausschieben. Nach Reglement kann ein Antrag auf Zurückkommen erst am Schluss der Beratungen gestellt werden.

Abstimmung. — Votation.

Eventuell. — Eventuellement.

Für den Verschiebungsantrag Scherer 13 Stimmen
Für den Rückweisungsantrag Scherer 16 Stimmen

Definitiv. — Definitivement.

Für Festhalten an diesem Beschluss 9 Stimmen
Dagegen 19 Stimmen

Für Annahme von Art. 38bis 9 Stimmen
Dagegen 19 Stimmen

Art. 39.

Antrag der Kommission.

Einreden.

Einreden aus dem Versicherungsvertrage, durch welche die Deckung der gesetzlichen Ansprüche aufgehoben oder geschmälert wird, können dem Geschädigten nicht entgegengehalten werden.

(B. R., Art. 2).

Proposition de la commission.

Exceptions.

Les exceptions fondées sur le contrat d'assurance qui tendraient à réduire ou à supprimer l'indemnité due selon la loi, ne peuvent être opposées au lésé.

(C. f., art. 2).

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Sie finden hier den Art. 2 der bundesrätlichen Vorlage. Es handelt sich um den Schutz vor Umgehung durch besondere Verträge. Das Gesetz geht im grossen und ganzen aus Gründen des öffentlichen Rechtes hervor, und deshalb muss auch dafür gesorgt werden, dass es gehandhabt wird. Ich beantrage Annahme.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 40.

Antrag der Kommission.

Gerichtsstand.

Im Versicherungsvertrag ist zu bestimmen, dass der Versicherer belangt werden kann an seinem schweizerischen Wohnsitz oder an seinem Rechtsdomizil in demjenigen Kanton, wo sich der Unfall ereignet hat.

Der Versicherer ist gehalten, in jedem Kanton ein Rechtsdomizil zu verzeigen.

Proposition de la commission.

For.

Le contrat d'assurance doit contenir une clause portant que l'assureur peut être actionné à son domicile en Suisse ou à son domicile élu dans le canton où l'accident est arrivé.

L'assureur est tenu de faire élection de domicile dans chaque canton.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Dieser Artikel stand ursprünglich in einem gewissen Zusammenhang mit dem vorhin abgelehnten Antrag Scherer. Nach den bestehenden Bestimmungen über das Versicherungsrecht ist der Gerichtsstand gegeben, aber ich halte dafür, dass der Artikel auch so stehen bleiben kann. Es ist hier wenigstens für den Versicherten die Möglichkeit gegeben, den Prozess am Ort des Unfalles zu führen, wenn er mit der Versicherungsgesellschaft nicht einig wird, was dann die Vorteile hat, die man von der Aufstellung des Unfallortes als Klageort erhofft hat. Ich möchte Ihnen beantragen, den Artikel in diesem Sinne bestehen zu lassen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 41.

Antrag der Kommission.

Aussetzen oder Aufhören der Versicherung.

Der Versicherer ist verpflichtet, das Aussetzen oder Aufhören der Versicherung der zuständigen kantonalen Behörde zu melden. Dieses Aussetzen hat aber frühestens nach zehn Tagen vom Eingang dieser Meldung an Rechtswirkung.

(B. R. Art. 4.)

Proposition de la commission.

Suspension ou cessation de l'assurance.

L'assureur est tenu d'aviser l'autorité cantonale compétente de toute suspension ou cessation de l'assurance. La suspension ou cessation sort ses effets au plus tôt dix jours après réception, de cet avis.

(C. f. art. 4.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Es ist dafür zu sorgen, dass die Versicherung so lange dauert als der Verkehrsausweis benützt wird. Infolgedessen muss hier eine Frist angesetzt werden, die eine gewisse Marge bedeutet zwischen dem einen und dem andern Zeitpunkte. Wir haben die Marge auf 10 Tage angesetzt. Das dürfte genügen. Es entspricht auch dem, was der Bundesrat vorgeschlagen hat. Ich beantrage Annahme.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 42.

Antrag der Kommission.

Versicherungssummen.

Die Versicherungssumme muss für jedes Automobil für eine verunfallte Person mindestens 30,000 Franken betragen.

Für ein Unfallereignis muss die Versicherungssumme bei einem zum Personentransport hergerichteten Motorlastwagen betragen: mindestens 100,000 Franken bei einem Fassungsvermögen des Fahrzeuges bis zu 10 Personen, mindestens 200,000 Fr. bei einem Fassungsvermögen von 11 bis 20 Personen und mindestens 300,000 Fr. bei einem Fassungsvermögen von über 20 Personen.

Bei andern Motorwagen muss die Versicherungssumme für das Unfallereignis mindestens 100,000 Fr. betragen.

Bei einem Motorrad muss die Versicherungssumme für das Unfallereignis mindestens 50,000 Fr. betragen.

Die Versicherungssumme gegen Sachschaden muss bei Motorwagen mindestens 5000 Fr. und bei Motorrädern mindestens 3000 Fr. für das Unfallereignis ausmachen.

(B. R. Art. 2 und 10.)

Proposition de la commission.

Montants à assurer.

La somme assurée doit s'élever, concernant un automobile quelconque, à 30,000 fr. au moins pour une personne lésée.

Concernant un automobile de poids lourd approprié au transport de personnes, la somme assurée doit s'élever pour chaque accident: à 100,000 fr. au moins si le véhicule est capable de transporter jusqu'à 10 personnes, à 200,000 fr. au moins, si la capacité de transport du véhicule est de 11 à 20 personnes et à 300,000 fr. au moins, si cette capacité est de plus de 20 personnes.

Concernant tout autre automobile, l'assurance doit être de 100,000 fr. au moins pour un accident.

L'assurance concernant un motorcycle doit porter sur une somme de 50,000 fr. au moins pour un accident.

La somme assurée comme indemnité pour les dommages causés aux choses, doit s'élever pour les automobiles à 5000 fr. et pour les motorcycles à 3000 fr. au moins pour chaque accident.

(C. f. art. 2 et 10.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Die Bestimmung, die wir hier aufgenommen haben, stand im bundesrätlichen Entwurf im Zusammenhang mit der Verkehrsbewilligung. Die Summen, welche aufgenommen worden sind, entsprechen im ganzen den Vorschlägen des Bundesrates. Ich möchte darauf hinweisen, dass sie wohl als reichlich bezeichnet werden können. Sie übersteigen das Mass dessen, was an andern Orten vorgeschrieben worden ist, z. B. im Kanton Zürich. Das Volk dieses Kantons hat am 18. Februar d. J. ein Gesetz angenommen, in dem die Summen der Versicherung für die Motorwagen, für die Motorräder und auch für die Radfahrer festgelegt sind. Und zwar niedriger, z. B. für Motorwagen auf 20,000 Fr., für einen Personwagen 30,000 Fr., 5000 Fr. für den Sachschaden etc. Wir gehen in dieser Beziehung wesentlich höher. Wo der Kanton Zürich z. B. 150,000 Fr.-vorsieht, sehen wir 200,000 Fr. vor. Wir gehen z. B. auch höher bei den Lastwagen mit über 20 Personen. Wir dürften dasjenige getan haben, was im Interesse der Sicherheit des Publikums getan werden kann. Die Praxis hat das bewiesen. Die Praxis wird voraussichtlich auch ergeben, dass die Befürchtungen, dass sehr oft hohe Summen gefordert werden können, allzu gross sind. Ich habe Statistiken gesehen, aus denen hervorgeht, dass im Verhältnis zu der Vorstellung, die man sich aus den Berichten über Automobilunfälle bildet, die Zahl der Unfälle in einem Jahre gar nicht so gross ist. Wir haben die übertriebene Vorstellung eben deswegen, weil wir jeden Unfall in jeder Zeitung lesen, die wir zugestellt bekommen. Ich beantrage, den Artikel, der in der Kommission eine sorgfältige Besprechung erfahren hat, anzunehmen, wie er vorliegt.

Angenommen. — Adopté.

Art. 43.

Antrag der Kommission.

Versicherer.

Diese Haftpflichtversicherung muss abgeschlossen sein bei einem vom Bundesrat hiefür konzessionierten Versicherungsunternehmen.

Die Bewilligung kann auch an Automobilistenverbände erteilt werden, sofern sie die erforderlichen Voraussetzungen erfüllen

(B. R. Art. 2.)

Proposition de la commission.

Assureur.

L'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurance ayant obtenu du Conseil fédéral une concession à cet effet.

Le Conseil fédéral peut accorder de telles concessions aussi aux unions automobilistes, si elles remplissent les conditions posées par la loi.

(C. f. art. 2.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Zuerst etwas Redaktionelles zum deutschen Text. Es ist dort « diese Haftpflichtversicherung » stehen geblieben. Es wird dort besser gesagt: « Die Versicherung muss abgeschlossen sein usw. »

Sie sehen, dass hier ein vom Bunde konzessioniertes Versicherungsunternehmen genannt und nur dieses zulässig ist. Der Bundesrat wird also seine Aufsicht, die ihm gesetzlich sowieso im Versicherungswesen zusteht, über diese Versicherungen ebenfalls ausüben, sodass dann jederzeit konstatiert werden kann, ob die Deckung genügend ist.

Es wird auch zu entscheiden sein, inwieweit ausländische Versicherungsgesellschaften zur Versicherung zugelassen werden sollen. Jedenfalls muss dafür gesorgt werden, dass sich unter den Versicherungsgesellschaften nicht ein Ring bildet, der übermässige Versicherungsprämien von den Automobilisten fordert, und dass nur diejenigen Prämien gefordert werden, die nach den versicherungstechnischen Anforderungen und den Erfahrungen vernünftigerweise verlangt werden können. Um in dieser Beziehung schon eine gewisse Kautel zu schaffen, sieht die Kommission vor, dass auch die Automobilistenverbände als Versicherer zugelassen werden können, wenn sie die erforderlichen Voraussetzungen erfüllen, welche Voraussetzungen vom Bundesrate bestimmt werden, bezw. von dem Departement, das damit beauftragt wird.

Die Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich hat darauf aufmerksam gemacht, dass es wohl klüger wäre zu sagen statt « Automobilistenverbände » lediglich « Verbände ». Ich glaube, die Bemerkung ist richtig. Es würde genügen, wenn wir nur die Verbände nennen, um hier nicht einen Kreis zu schaffen, der unter Umständen sich als zu eng erweisen könnte. Ich möchte Ihnen vorschlagen, der Anregung Folge zu geben und statt « Automobilistenverbände », zu setzen « Verbände », und dementsprechend auch den französischen Text zu gestalten. In diesem Sinne möchte ich Ihnen vorschlagen, den Artikel anzunehmen.

Angenommen. — Adopté.

Art. 44.

Antrag der Kommission.**Versicherung der Ausländer.**

Der Bundesrat regelt die Erfüllung der Versicherungspflicht der Ausländer. Zu diesem Zweck kann er den Weg des Vertrages mit den privaten Versicherungsunternehmen beschreiten oder die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt in Luzern heranziehen. Zur Deckung der Versicherungskosten ist er befugt, die Eingangsgebühren entsprechend festzusetzen.

(B. R. Art. 15.)

Proposition de la Commission**Assurance des étrangers.**

Le Conseil fédéral règle l'assurance obligatoire des étrangers. Il peut, à cet effet, passer des conventions avec les entreprises d'assurance privées ou faire intervenir la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents à Lucerne. Il lui est loisible de fixer les droits d'entrée de façon à y trouver la couverture des frais d'assurance.

(C. f. art. 15.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Sie erinnern sich vielleicht, dass von den schweizerischen Automobilisten schwere Bedenken gegen das Gesetz erhoben worden sind unter Hinweis darauf, dass die Versicherungspflicht für die ausländischen Automobilisten die Veranlassung geben könnte, nicht in die Schweiz zu kommen, und mit dem Hinweis, dass sich daraus eine beträchtliche Gefährdung namentlich der Fremdenindustrie ergeben müsste. Es ist in der Tat eine bezügliche Bewegung bei den fremden Automobilisten beobachtet worden. Diese Bewegung war aber nicht der Vorlage des Entwurfes zu verdanken, sondern dem unglücklichen Lärm, den die Automobilisten selber über die Vorlage und die Frage der obligatorischen Versicherung im Auslande gemacht haben. Es hat unter diesen Verbänden, die ja im grossen und ganzen aus durchaus vernünftigen Leuten bestehen, wie überall auch einige unglückselige Flötenspieler. Wir erleben überall hin und wieder Beispiele davon. Aber wir müssen uns das Urteil über die Gesamtheit nicht nach dem Verhalten Einzelner bilden.

Nun sucht die Kommission in diesem vorwürfigen Artikel den Boden zu ebnen für eine möglichst kulant und praktische Lösung der Frage. Es soll im Wege des Abkommens, sei es mit internationalen Verbänden, sei es mit Nachbarstaaten, dafür gesorgt werden, dass der Fremde, der mit seinem Automobil in die Schweiz hineinkommt, an der Grenze das ganze ordnen kann, unter Vorweisung seines Ausweises. Es ist denkbar, dass der Fremde schon einer Organisation angehört, die die Versicherung in der Schweiz übernommen hat, was wohl bald die Regel wird. Es ist aber auch möglich, dass er eine solche Versicherung nirgends abgeschlossen hat. Dann muss er noch versichert werden. Da gedenkt man so vorzugehen, dass ihm eine Gebühr abgenommen wird im Verhältnis zu seinem Aufenthalt in der Schweiz. Er wird wieder kontrolliert beim Austritt. Aus der Gebühr wird die Versicherung gedeckt für den Aufenthalt in der Schweiz. Der betreffende Fahrer soll in der Schweiz

bleiben können, ohne weiter in der Sache belästigt zu werden. Tritt ein Unfall ein, so ist sofort aus den Papieren die Versicherung ersichtlich. Natürlich muss die Versicherung abgeschlossen werden mit den geeigneten Versicherungsgesellschaften. Damit auch in dieser Beziehung die Möglichkeit der Konkurrenz besteht, haben wir gefunden, sei hier unter Umständen die Unfallversicherungsanstalt in Luzern beizuziehen. Wenn diese mit dieser Versicherung etwas zu tun haben soll, so ist es notwendig, ihr die Kompetenz im Gesetze zu geben. Deswegen haben wir sie auch erwähnt. In welcher Weise dann diese Ausländerversicherung mit der Unfallversicherungsanstalt Luzern geregelt werden kann, das wird zu regeln sein, wenn das Gesetz zur Ausführung gelangt. In diesem Sinne beantrage ich meinerseits namens der Kommission Annahme des Artikels.

M. Moriaud: J'estime que la disposition qui vous est soumise aujourd'hui rentre dans le cadre de celles dont j'ai parlé hier et qui offrent une gravité exceptionnelle au point de vue de la circulation automobile en Suisse. Nous sommes le seul pays possédant l'assurance obligatoire et je vois très difficilement le règlement qui devra être adopté par le Conseil fédéral pour se mettre en harmonie avec la disposition de l'art. 44 aujourd'hui proposée.

Nous avons, avec les pays qui nous avoisinent, des traités d'établissement, des faveurs accordées suivant les pays dans lesquels nous allons et je ne me rends pas très bien compte — je voudrais sur ce point avoir des explications avant de voter cet article — de la manière dont on pourra imposer aux étrangers déjà assurés dans leur pays non obligatoirement les mesures qui sont prévues par notre loi.

La question est extrêmement grave, on en a déjà beaucoup parlé dans les milieux intéressés. Il est évident que si on la solutionnait d'une manière non favorable aux automobilistes étrangers, nous fermerions d'une manière définitive les portes de nos frontières à ceux qui venaient jusqu'à présent dépenser leur argent chez nous. C'est une question très délicate et grave que nous ne pouvons pas trancher aussi rapidement qu'on nous le propose aujourd'hui.

Keller-Zürich: Wir haben die Frage, die jetzt zur Diskussion steht, in der Kommission wiederholt besprochen. Alle die Argumente, die Herr Kollege Moriaud soeben angeführt hat, sind auch in der Kommission angeführt worden. Wir sind uns dessen durchaus bewusst, dass eine Versicherungspflicht für die Ausländer die Konkurrenzfähigkeit der Schweiz im Fremdenverkehr nachteilig beeinflusst, aber auf der andern Seite haben wir uns fragen müssen: Wird das Schweizervolk ein Gesetz annehmen, in welchem wir nur dem Schweizer die obligatorische Versicherung auferlegen, also nur demjenigen, der in der Nähe gefasst werden kann, während wir demjenigen, der uns wegfahren kann, die obligatorische Versicherung nicht auferlegen? Wir haben uns sagen müssen, die Notwendigkeit der obligatorischen Versicherung sei eigentlich erst recht da vorhanden, wo der betreffende Automobilist sich den schweizerischen Gesetzen leicht entziehen kann. Gewiss müssen wir zugeben, dass bis jetzt nur selten Unglücksfälle durch Automobile verursacht worden sind, die von Fremden geleitet worden sind. Es war also eine referendums-

taktische Ueberlegung, welche uns veranlasst hat, den Gedanken der Versicherung der Ausländer aufzunehmen.

Wir haben uns dann in der Kommission gefragt, auf welche Art und Weise diese bittere Pille für die Fremden möglichst angenehm gemacht werden könne. Im Art. 64, Ziff. 2, ist vorgesehen, und das ist unbestritten, dass der Bund Eingangsgebühren auf ausländischen Automobilen erheben kann. Diese Eingangsgebühren kennt man nicht nur in der Schweiz, sondern in allen Staaten. Derjenige, der aus einem Staat in den andern geht, muss eine Eingangsgebühr bezahlen. Das ist also nichts Aussergewöhnliches. Nun haben wir uns gesagt, das beste wäre das, wenn der Bund diese Eingangsgebühren dazu verwenden würde, um den Ausländer zu versichern, so dass der Ausländer mit Zahlung dieser Eingangsgebühr ipso facto versichert ist. Wir haben mit einer Versicherungsgesellschaft darüber Rücksprache genommen, wie man das ungefähr machen könnte, und sind zum Schlusse gekommen, das einfachste wäre, wenn die Eingangsgebühren nach dem Wagen und nach der Anzahl Aufenthaltstage in der Schweiz abgestuft würden, so dass der Ausländer, der über die Grenze kommt, nur gefragt wird, wie viele Tage er bei uns bleiben wolle und danach die Eingangsgebühr entsprechend berechnet wird. Man kann natürlich, wenn man will, auch noch nach dem Charakter des Wagens abstimmen, man kann einen Unterschied machen zwischen einem Personenautomobil und einem Gesellschaftsautomobil. Aber das Wichtigste ist, dass man die Sache möglichst einfach gestaltet. Dies ist der Fall, wenn man einfach per Aufenthaltstag eine Durchschnittstaxe erhebt, die vom Bunde verwendet wird für den Kauf einer Versicherung bzw. für die Prämien, die er dann für die Versicherung bezahlen muss.

Nun ist folgendes zu sagen: Eine solche Versicherung sollte wohl vom Bunde in erster Linie mit den privaten Versicherungsgesellschaften abgeschlossen werden, nicht etwa weil es private Versicherungsgesellschaften sind, sondern weil unsere privaten Versicherungsgesellschaften schon im Auslande organisiert sind. Wenn ein Ausländer einen Unfall verursacht hat, inzwischen aber heimgekehrt ist, so werden unsere privaten Versicherungsgesellschaften viel eher die Organisation haben, um ihn zu finden, um an seinem Wohnorte Erhebungen zu machen, als wenn dies von einer staatlichen Anstalt geschehen müsste. Nun ist allerdings im Art. 44 die schweizerische Unfallversicherungsanstalt in Luzern erwähnt, und zwar darum, damit man nicht einseitig auf die privaten Versicherungsgesellschaften angewiesen ist, damit wenigstens in einem beschränkten Masse eine Konkurrenz für diese Versicherung stattfinden kann. Dabei hat die Anstalt in Luzern wieder den Nachteil, dass sie im Auslande nirgends organisiert ist, dass sie also gewisse Schwierigkeiten haben wird, wenn es sich um Feststellungen jenseits der Schweizergrenze handelt. Aber es wird richtiger sein, wenn wir diese Konkurrenz eintreten lassen. Es ist selbstverständlich, dass derjenige ausländische Automobilist, der selber schon versichert ist, nicht eine zweite Versicherung eingehen muss, sondern die Sache wird in der Praxis ungefähr so kommen, dass eben der betreffende als Eingangsgebühr — ich möchte sagen — nur eine Grundtaxe bezahlt,

währenddem die Zuschlagstaxe, die den Charakter der Versicherungsprämie hat, für ihn dann wegfällt.

Das ist das Projekt, das man besprochen hat. Im übrigen waren wir der Meinung, dass der Bundesrat den richtigen Weg suchen soll. Das Ziel der ganzen Sache geht also dahin, dass von fremden Automobilisten möglichst schmerzlos eine Prämie für seine Versicherung erhältlich gemacht werden kann.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 45.

Antrag der Kommission.

Fünfter Abschnitt.

Verhältnis zur andern Haftpflichtgesetzgebung.

Eidgenössische Kranken- und Unfallversicherung.

Ist der durch einen Automobilunfall Verletzte oder Getötete bei der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt versichert, so bestimmt sich die Entschädigung nach der Gesetzgebung über die eidgenössische Kranken- und Unfallversicherung. Für ihre Leistungen hat die Versicherungsanstalt den gesetzlichen Rückgriff.

Soweit aus dem Automobilunfall dem Verletzten oder den Hinterlassenen des Getöteten weitergehende Ansprüche erwachsen sind, bleiben ihnen diese gewahrt.

Art. 129 des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung bleibt vorbehalten.

(B. R. Art. 58.)

Proposition de la commission.

Chapitre V.

Rapports avec les autres lois concernant la responsabilité civile.

Assurance-maladie et accidents.

Si la personne victime d'un accident causé par un automobile ou lésée dans un tel accident est assurée à la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents à Lucerne, l'indemnité est fixée conformément aux dispositions de la législation concernant l'assurance fédérale en cas de maladie et d'accidents. La Caisse nationale a, pour ses prestations, le recours prévu par la loi.

En tant que l'accident a fait naître pour le lésé ou les survivants de la victime des droits plus étendus, ces droits leur restent acquis.

L'article 129 de la loi fédérale sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents demeure réservé.

(C. f. art. 58.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Sie sehen, dass wir es für gut erachtet haben, ein besonderes Kapitel zu schaffen zum Zwecke der Regelung der Beziehung der Automobilgesetzgebung mit der andern Haftpflichtgesetzgebung des Bundes, speziell mit der eidgenössischen Kranken- und Unfallversicherung, mit der Posthaftpflicht und mit der Militärversicherung. Hier in Art. 45 haben wir in Uebereinstim-

mung mit den Vorschlägen des Bundesrates bestimmt, dass wo Fabrikhaftpflicht, bezw. Versicherung durch die eidgenössische Kranken- und Unfallversicherung vorliegt, in allererster Linie diese Versicherung eintritt. Das hat den Vorteil, dass bei dem Unfall, ob Nichtbetriebsunfall oder Betriebsunfall, sofort die Versicherungsanstalt mit ihrem Apparat in Funktion treten und für den Verunfallten sorgen wird. Das ist der Inhalt des ersten Alineas. Der zweite Absatz gibt dem Verunfallten oder den Hinterlassenen eines Getöteten für den Fall, dass seine Rechte noch über die Versicherungsansprüche, die aus der Kranken- und Unfallversicherung erwachsen, hinausgehen würden, das Recht, sie auch noch geltend zu machen. Der Art. 129 des Kranken- und Unfallgesetzes soll gewahrt bleiben.

Wir haben in der Kommission die Sache einlässlich geprüft und haben uns auch mit den Funktionären der Kranken- und Unfallversicherung und des Versicherungsamtes in Verbindung gesetzt und man ist allseitig über die vorliegende Fassung einig geworden.

Angenommen. — Adopté.

Art. 46.

Antrag der Kommissionsmehrheit.

Postautomobile.

Die Haftpflichtbestimmungen dieses Gesetzes finden auch Anwendung auf die Verletzung oder Tötung von Menschen durch Postautomobile. Bezüglich des Sachschadens gelten die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung über den Postverkehr.

Proposition de la majorité de la commission.

Automobiles postaux.

Les dispositions de la présente loi sur la responsabilité civile sont aussi applicables en cas de mort d'homme ou de blessures causées par les automobiles postaux. En ce qui concerne le dommage causé aux choses, sont applicables les dispositions de la législation fédérale sur le service des postes.

Antrag der Kommissionsminderheit.

Postautomobile.

Bei Unfällen, die durch Postautomobile verursacht werden, haftet die Postverwaltung für Verletzung oder Tötung ihrer Beamten und Angestellten und der Reisenden nach Massgabe der Bundesgesetzgebung über den Postverkehr, für Verletzung oder Tötung Dritter nach Massgabe dieses Gesetzes.

Proposition de la minorité de la commission.

Automobiles postaux.

Pour les accidents causés par les automobiles postaux, l'administration des postes est, en cas de mort d'homme ou de blessures, responsable à teneur de la législation fédérale sur le service des postes envers ses fonctionnaires et employés et envers les voyageurs, et conformément aux dispositions de la présente loi envers les tiers atteints par l'accident.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Diese Bestimmung, die die Grenze zur Posthaftpflicht fixieren

Ständerat. — Conseil des Etats. 1923.

soll, wäre einfacher zu gestalten gewesen, wenn die Haftpflichtbestimmungen des Postgesetzes analog wären mit den vorwüflichen Haftpflichtbestimmungen. Es wäre da auch einer der praktischen Gründe, warum man sich an die Eisenbahnhaftpflicht anlehnen sollte, die auch vom Postgesetz für die Posthaftpflicht vorgesehen ist. Es wird sich also dann noch entscheiden, welche Regelung diese Frage findet. In dieser Beziehung muss bei diesem Artikel ein Vorbehalt gemacht werden. Im übrigen sehen Sie, dass eine Mehrheit und eine Minderheit besteht. Die Mehrheit will einfach kurzerhand für alle Postautomobile die Haftpflichtbestimmungen dieses Gesetzes als anwendbar erklären, also in dieser Hinsicht eine Abänderung des bestehenden Postgesetzes treffen. Die Minderheit, zu der ich gehöre, findet, es sei für die eigentlichen Postunfälle die Posthaftpflicht vorzubehalten, wie wir für die Fabrikunfälle auch die Fabrikhaftpflicht vorbehalten haben und nur bei der Verletzung von Dritten dieses Gesetz zur Anwendung zu bringen. Ich glaube, die letztere Lösung sei die logischere.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommissionsmehrheit	14 Stimmen
Für den Antrag der Kommissionsminderheit	11 Stimmen

Art. 4.

Antrag der Kommission.

Militärautomobile.

Wird eine Person, welche der Militärversicherung unterstellt ist, von einem Militärautomobil verletzt oder getötet, so finden ausschliesslich die Vorschriften der Bundesgesetzgebung über die Militärversicherung Anwendung.

Bei andern Unfällen, die durch Militärautomobile verursacht werden, haftet der Bund nach Massgabe dieses Gesetzes.

(B. R. Art. 57.)

Proposition de la commission.

Automobiles militaires.

En cas d'accident causé par un automobile militaire, les dispositions de la législation fédérale sur l'assurance des militaires sont seules applicables, en tant que les personnes tuées ou blessées dans l'accident se trouvent au bénéfice de cette assurance.

Dans tous les autres cas d'accident causés par les automobiles militaires, la Confédération est responsable conformément aux dispositions de la présente loi.

(C. f. art. 57.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Dieser Artikel bewegt sich in der Linie des Grundsatzes, den die Kommission aufgestellt hat: wo bereits eine gesetzliche Versicherung besteht, soll sie auch weiter bestehen angesichts der Automobilunfälle. Wo also ein der Militärversicherung Unterstellter durch ein Militärautomobil verletzt wird, kommt die Militärversicherung zur Anwendung und wenn ein Anderer verletzt wird, die vorwüfliche Versicherung. Es ist

das gleiche Prinzip, das die Minderheit der Kommission für die Post vorschreiben wollte. Sie haben dort anders bestimmt. Ich nehme an, dass deswegen keine Aenderung zu diesem Artikel zu beantragen sei.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

Nachmittagssitzung vom 20. Dezember 1923.
Séance de relevée du 20 décembre 1923.

Vorsitz — Présidence: M. Simon.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundsgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 388 hievor. — Voir page 388 ci-devant.)

Dritter Teil.

Vorschriften über die Fahrräder.

Antrag der Kommissionsminderheit.

Streichung des dritten Titels (Art. 48—53).

Titre troisième.

Prescriptions concernant les cycles.

Proposition de la minorité de la commission.

Suppression du titre troisième (art. 48 à 53).

Andermatt, Berichterstatter der Kommissionsminderheit: Die Minderheit der Kommission beantragt Ihnen, die Vorschriften über die Fahrräder, also den ganzen dritten Titel, zu streichen. Es sind vorwiegend referendumstaktische Erwägungen, die uns zu diesem Antrag bewegen. Die Minderheit der Kommission will unter allen Umständen die Annahme des Gesetzes sichern. Die Minderheit hat aber das Gefühl, dass durch die Aufnahme von Vorschriften über den Fahrradverkehr dem Gesetze eine Gegnerschaft erwächst, die ihm gefährlich werden könnte. Der Schweizerische Radfahrerbund hat allerdings die Aufnahme von einheitlichen Bestimmungen über den Radfahrerverkehr verlangt. Allein es ist zu beachten, dass im Radfahrerbund noch lange nicht alle Radfahrer der Schweiz vereinigt sind. Sodann wissen wir, wir haben das aus dem einleitenden Votum des Referenten gehört, dass die Radfahrer gegen den vorgeschlagenen Kontrollschild sind. Sie wollen diese Auszeichnung, die vom polizeilichen Standpunkt aus unerlässlich ist, nicht. Was geschieht nun, wenn der Gesetzgeber diesen Wunsch der Radfahrer nicht erfüllt und nicht erfüllen kann? Dann werden sich die Radfahrer bei

einer Referendumsabstimmung, die sicher kommen wird, gegen das Gesetz aufwiegen lassen. Die Herren Automobilisten, denen das Gesetz nicht gefällt, werden bei der Abstimmung das Geld und die Radfahrer die «Nein» liefern.

Dem wollen wir nun begegnen.

Einheitliche Bundesbestimmungen über den Fahrradverkehr sind aber auch gar nicht notwendig. Es haben sich, im Gegensatz zum Automobilverkehr, bezüglich des Radfahrerverkehrs bislang keine Unzukömmlichkeiten ergeben. Sodann nehmen sich die hier vorgeschlagenen Bestimmungen über den Fahrradverkehr gegenüber der einlässlichen Regelung des Kraftwagenverkehrs recht mager aus. Man hat nicht gewagt, Bestimmungen aufzunehmen über die Haftpflicht der Radfahrer, über die Versicherung etc. Die hier vorgeschlagenen Vorschriften sind nach meiner Ansicht ein Schönheitsfehler des Gesetzes. Ich wiederhole daher im Namen der Minderheit der Kommission den Antrag auf Streichung des dritten Titels «Vorschriften über die Fahrräder».

Bölli, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Ich möchte Ihnen beantragen, den Antrag abzulehnen und das Kapitel stehen zu lassen. Was die Referendumstaktik anbelangt, so mache ich dazu ein Fragezeichen, ob es taktisch besser ist, das Kapitel wegzulassen, oder es einzufügen. Es wird im wesentlichen davon abhängen, was im Kapitel steht, ob die Radfahrer dafür einzunehmen sind oder nicht. Ich habe Ihnen schon in der Eintretensdebatte gesagt, dass das Verschieben der Referendumstaktik mir etwas verdächtig ist. Ich war bei der Polizeidirektoren-Konferenz in Schaffhausen anwesend und dort habe ich für mich die Ueberzeugung bekommen, dass die Herren von der kantonalen Polizei und den kantonalen Steuerbehörden etwas Angst haben, es könnte ihnen der Kontrollschild abdekretiert werden und damit der kantonale Batzen für den Kontrollschild. Ich habe aber schon damals gesagt, ich hege für mich die Ueberzeugung, die Kantone werden diese Einnahmequelle sicher nicht verlieren. Sie werden immer wieder Mittel und Wege finden, sich zu helfen. Es ist nicht meine persönliche Absicht, den Kantonen in dieser Beziehung die Einnahmen wegzukapern.

Es wird nun davon abhängen, in welcher Weise die Bestimmungen getroffen werden bezüglich der Radfahrer. Ich glaube, alle ersten Radfahrer haben die Ueberzeugung, dass gemeinsame Bestimmungen notwendig sind. Denn auch das Fahrrad, das ja deshalb auch in die Verfassung hineinbezogen worden ist, ist ein Vehikel, das sich nicht an die kantonalen Grenzen oder an ein enges wirtschaftliches Gebiet hält, sondern das eben über Berg und Tal durch alle Kantone in kurzer Zeit fahren kann. Ich mache darauf aufmerksam, dass es kaum verständlich wäre, wenn man die Pflicht, die man durch die Verfassung hat, nicht ausüben würde. Es sind einheitliche Verkehrsvorschriften notwendig. Ich anerkenne nicht, dass die vorwürfigen Verkehrsvorschriften zu mager sind. Ich verweise Sie darauf, dass wir eine Bestimmung treffen, in der die Vorschriften über das Ausweichen und über das Vorfahren, die wir für die Automobile treffen, entsprechend auch für die Fahrräder gelten. Es kommt nun gerade im Strassenverkehr vor, dass Fahrräder und Automobile zusammentreffen, und da ist es gut, wenn sie von einheitlichen Grundsätzen

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1923
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.12.1923
Date	
Data	
Seite	388-404
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 644

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

das gleiche Prinzip, das die Minderheit der Kommission für die Post vorschreiben wollte. Sie haben dort anders bestimmt. Ich nehme an, dass deswegen keine Aenderung zu diesem Artikel zu beantragen sei.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

Nachmittagssitzung vom 20. Dezember 1923.
Séance de relevée du 20 décembre 1923.

Vorsitz — Présidence: M. Simon.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundsgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 388 hievor. — Voir page 388 ci-devant.)

Dritter Teil.

Vorschriften über die Fahrräder.

Antrag der Kommissionsminderheit.

Streichung des dritten Titels (Art. 48—53).

Titre troisième.

Prescriptions concernant les cycles.

Proposition de la minorité de la commission.

Suppression du titre troisième (art. 48 à 53).

Andermatt, Berichterstatter der Kommissionsminderheit: Die Minderheit der Kommission beantragt Ihnen, die Vorschriften über die Fahrräder, also den ganzen dritten Titel, zu streichen. Es sind vorwiegend referendumstaktische Erwägungen, die uns zu diesem Antrag bewegen. Die Minderheit der Kommission will unter allen Umständen die Annahme des Gesetzes sichern. Die Minderheit hat aber das Gefühl, dass durch die Aufnahme von Vorschriften über den Fahrradverkehr dem Gesetze eine Gegnerschaft erwächst, die ihm gefährlich werden könnte. Der Schweizerische Radfahrerbund hat allerdings die Aufnahme von einheitlichen Bestimmungen über den Radfahrerverkehr verlangt. Allein es ist zu beachten, dass im Radfahrerbund noch lange nicht alle Radfahrer der Schweiz vereinigt sind. Sodann wissen wir, wir haben das aus dem einleitenden Votum des Referenten gehört, dass die Radfahrer gegen den vorgeschlagenen Kontrollschild sind. Sie wollen diese Auszeichnung, die vom polizeilichen Standpunkt aus unerlässlich ist, nicht. Was geschieht nun, wenn der Gesetzgeber diesen Wunsch der Radfahrer nicht erfüllt und nicht erfüllen kann? Dann werden sich die Radfahrer bei

einer Referendumsabstimmung, die sicher kommen wird, gegen das Gesetz aufwiegeln lassen. Die Herren Automobilisten, denen das Gesetz nicht gefällt, werden bei der Abstimmung das Geld und die Radfahrer die «Nein» liefern.

Dem wollen wir nun begegnen.

Einheitliche Bundesbestimmungen über den Fahrradverkehr sind aber auch gar nicht notwendig. Es haben sich, im Gegensatz zum Automobilverkehr, bezüglich des Radfahrerverkehrs bislang keine Unzukömmlichkeiten ergeben. Sodann nehmen sich die hier vorgeschlagenen Bestimmungen über den Fahrradverkehr gegenüber der einlässlichen Regelung des Kraftwagenverkehrs recht mager aus. Man hat nicht gewagt, Bestimmungen aufzunehmen über die Haftpflicht der Radfahrer, über die Versicherung etc. Die hier vorgeschlagenen Vorschriften sind nach meiner Ansicht ein Schönheitsfehler des Gesetzes. Ich wiederhole daher im Namen der Minderheit der Kommission den Antrag auf Streichung des dritten Titels «Vorschriften über die Fahrräder».

Bölli, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Ich möchte Ihnen beantragen, den Antrag abzulehnen und das Kapitel stehen zu lassen. Was die Referendumstaktik anbelangt, so mache ich dazu ein Fragezeichen, ob es taktisch besser ist, das Kapitel wegzulassen, oder es einzufügen. Es wird im wesentlichen davon abhängen, was im Kapitel steht, ob die Radfahrer dafür einzunehmen sind oder nicht. Ich habe Ihnen schon in der Eintretensdebatte gesagt, dass das Verschieben der Referendumstaktik mir etwas verdächtig ist. Ich war bei der Polizeidirektoren-Konferenz in Schaffhausen anwesend und dort habe ich für mich die Ueberzeugung bekommen, dass die Herren von der kantonalen Polizei und den kantonalen Steuerbehörden etwas Angst haben, es könnte ihnen der Kontrollschild abdekretiert werden und damit der kantonale Batzen für den Kontrollschild. Ich habe aber schon damals gesagt, ich hege für mich die Ueberzeugung, die Kantone werden diese Einnahmequelle sicher nicht verlieren. Sie werden immer wieder Mittel und Wege finden, sich zu helfen. Es ist nicht meine persönliche Absicht, den Kantonen in dieser Beziehung die Einnahmen wegzukapern.

Es wird nun davon abhängen, in welcher Weise die Bestimmungen getroffen werden bezüglich der Radfahrer. Ich glaube, alle ersten Radfahrer haben die Ueberzeugung, dass gemeinsame Bestimmungen notwendig sind. Denn auch das Fahrrad, das ja deshalb auch in die Verfassung hineinbezogen worden ist, ist ein Vehikel, das sich nicht an die kantonalen Grenzen oder an ein enges wirtschaftliches Gebiet hält, sondern das eben über Berg und Tal durch alle Kantone in kurzer Zeit fahren kann. Ich mache darauf aufmerksam, dass es kaum verständlich wäre, wenn man die Pflicht, die man durch die Verfassung hat, nicht ausüben würde. Es sind einheitliche Verkehrsvorschriften notwendig. Ich anerkenne nicht, dass die vorwürfigen Verkehrsvorschriften zu mager sind. Ich verweise Sie darauf, dass wir eine Bestimmung treffen, in der die Vorschriften über das Ausweichen und über das Vorfahren, die wir für die Automobile treffen, entsprechend auch für die Fahrräder gelten. Es kommt nun gerade im Strassenverkehr vor, dass Fahrräder und Automobile zusammentreffen, und da ist es gut, wenn sie von einheitlichen Grundsätzen

geleitet werden. Es ist auch notwendig, dass Einheitlichkeit in der Kontrolle und auch in der Kontrollmarke, sei das eine Plaque oder ein Kontrollschild, besteht. Vor allem ist es notwendig, dass auch einheitliche Strafsanktionen hinter den Vorschriften des Gesetzes stehen. Ich erinnere Sie daran, dass wir die Radfahrer in bezug auf das Verhalten bei Unfällen gleich behandeln wie die Automobilfahrer. Wenn ein Radfahrer einen Unfall verursacht hat mit seinem Rad, so darf er nicht davon fahren und das Opfer liegen lassen, sondern er hat sich nach dem Gesetz des Opfers anzunehmen und für es zu sorgen. Ich glaube, allein schon diese Bestimmung wird in den breiten Massen des Volkes das Verständnis dafür wecken, dass die Fahrräder auch gleichzeitig hier behandelt werden müssen. Es wäre meines Erachtens eine Schwäche des Gesetzes, wenn es diese Materie nicht ordnen würde.

Dabei ist noch folgendes zu sagen. Es scheint mir jedenfalls etwas verfrüht zu sein, diesen Streichungsantrag zu stellen. Wir sollten uns doch einmal gegenwärtigen, was überhaupt in das Gesetz hineinkommt in unserm Rat und im andern Rat. Dann kann man sich immer noch besinnen, ob man das Kapitel weglassen wolle oder nicht. Ich gebe zu, die Radfahrer werden eine Hauptmasse sein bei dem Entsch. der Frage, ob das Gesetz anzunehmen sei oder nicht. Ich hoffe aber, wir können Bestimmungen aufstellen, welche die Radfahrer zu Freunden des Gesetzes machen, und ich rechne da auf die energische Mitwirkung auch der Minderheit der Kommission, speziell des Herrn Kollegen Andermatt, der dann gewiss auch mit der ganzen Kraft dabei sein wird, die Sache so zu gestalten, dass die Radfahrer an dem Gesetze Geschmack finden werden, wenigstens diejenigen, welche die Ordnung lieben und darauf bedacht sind, dass auch bei der Handhabung des Fahrrades nicht Verwilderung herrscht, sondern Ordnung eintritt.

Ich verweise in dieser Beziehung nur darauf, dass das Volk des Kantons Zürich ein Gesetz angenommen hat, das die nämlichen Vorschriften über die Fahrräder enthält, wie wir sie hier aufstellen. Es waren gerade die Radfahrer, welche für die Vorlage eingetreten sind, die dann angenommen worden ist. Ich glaube, wir wollen für heute einmal das Kapitel behandeln, es aufnehmen und einmal sehen, wie weit wir kommen bei dessen Behandlung. Es wird dann immer noch Zeit sein und Gelegenheit geben, wenn nötig zum Rückzuge zu blasen. Ich hoffe aber, es komme nicht dazu.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag der Kommissionsminder-	11 Stimmen
heit	
Dagegen	16 Stimmen

Art. 48.

Antrag der Kommissionsmehrheit.

Inländische Fahrräder.

Die Benützung eines Fahrrades ist nur nach Anbringung eines Kontrollschildes gestattet. Dieser Kontrollschild ist bei der zuständigen Behörde des Wohnsitzkantons zu lösen. Die Kontrollschilder müssen für wenigstens ein Jahr gültig sein; sie besitzen Gültigkeit für das Gebiet der Eidgenossenschaft.

Fahrräder, welche für den Dienst der Eidgenossenschaft bestimmt sind, tragen den eidgenössischen Kontrollschild.

(B. R. Art. 17.)

Proposition de la majorité de la commission.

Cycles suisses.

L'emploi d'un cycle n'est autorisé que si le cycle est muni d'une plaque de contrôle. Cette plaque est délivrée par l'autorité compétente du canton de domicile. Sa durée de validité doit être d'une année au moins; elle est valable sur tout le territoire de la Confédération.

Les cycles au service de la Confédération portent la plaque de contrôle fédérale.

(C. f. art. 17.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich glaube, ich habe bei der Eintretensdebatte und vorhin alles Nötige gesagt in bezug auf diesen Artikel. Ich habe schon bei der Eintretensdebatte betont, dass ich nur ein lauer Freund des Kontrollschildes bin. Ich beantrage aber doch nicht, den Artikel zu streichen, ich behalte mir in dieser Beziehung für spätere Stadien meine Stellungnahme vor und beantrage, den Artikel so anzunehmen, wie er hier steht.

Bundesrat **Häberlin**: Ich will nur die Gelegenheit benützen, um die gleiche Erklärung abzugeben; wie der Herr Kommissionspräsident, dass ich mir vorbehalte, die Streichung des Art. 48, wenn hier ein solcher Antrag nicht gestellt wird, dann entweder beim Rückkommen oder in der nationalrätlichen Kommission zu beantragen. Aus dem einfachen Grunde, weil tatsächlich die Radfahrerverbände einhellig Stellung nehmen gegen den nummerierten Kontrollschild. Der Kontrollschild hat sein Pro und sein Contra. Es ist meines Erachtens nicht zutreffend, wenn die Radfahrer erklären, dieser nummerierte Kontrollschild sei eigentlich nur zur Schikane für sie eingeführt und nur, um sie als Leute minderen Ranges zu qualifizieren, zu brandmarken. Der Grund liegt zweifellos darin, dass mit dem nummerierten Schild eben eine Feststellung des Täters bei einem Fahrradunfall viel leichter sich vollzieht, als wenn der Betreffende einfach abschwirren kann auf seinem Fahrrad, und der Polizist, der nicht die gleichen Bewegungsmittel zur Verfügung hat, das Nachsehen hat. Tatsache ist aber umgekehrt, dass dieses Erkennungsmittel eigentlich in recht wenigen Fällen funktioniert. Wir haben eine Umfrage anstellen lassen bei den Kantonen und bei den grössern Städten, wie sie sich dazu stellen. Ich muss Ihnen gestehen, dass von den meisten Kantonen die Antwort kam, man sei für Festhalten am Kontrollschild. Wie der Herr Referent angedeutet hat, stand sehr deutlich das Finanzinteresse im Vordergrund bei diesen Antworten, immerhin wurde aber auch das Interesse an der polizeilichen Eruiierung von Unfällen mit betont. Bei den Städten hat sich die Mehrheit ebenfalls für Beibehaltung des Kontrollschildes ausgesprochen. Dagegen hat sich z. B. Winterthur ausgesprochen. Ich lege Wert darauf, eine Feststellung wiederzugeben, die Winterthur auf unsere Frage hin macht. Man hatte dort in einem Jahre 618 Uebertretungen der polizeilichen Verordnung durch Rad-

fahrer festgestellt. Davon waren 517 Uebertretungen wegen Fahrens ohne Licht. In 4 Fällen von allen diesen Uebertretungen hat der Kontrollschild zur Feststellung des Täters geführt. Also in einem halben Prozent aller Fälle hat der Kontrollschild diese Funktion ausgeübt, die man ihm hauptsächlich zum Verdienst anrechnet. Wenn ich das vernehme und wenn ich annehmen muss, dass das auch anderswo so sei, im Kanton Bern z. B. haben die Mehrheit der Statthalterämter und auch zum grossen Teil die Gerichtspräsidenten sich für Abschaffung des Kontrollschildes ausgesprochen, dann frage ich mich wirklich, rentiert es sich, den Kontrollschild noch beizubehalten? Ist es notwendig, nachdem wir feststellen, dass wir tatsächlich fast das einzige Land auf dem europäischen Kontinent sind, welches diesen numerierten Kontrollschild noch hat? Ich habe mir von den umgebenden und von weitem Staaten die Vorschriften geben lassen. Ich konstatiere, dass Italien keinen solchen Kontrollschild hat, Oesterreich auch nicht. Frankreich hat im Code de la route nur einen numerierten Schild für Leihräder, Deutschland, Preussen, und zwar schon das monarchische Preussen, kam aus ohne den numerierten Kontrollschild, die freie Schweiz soll nicht auskommen und nicht leben können ohne den numerierten Kontrollschild. Die Engländer haben ihn nicht, die Belgier haben ihn nicht. Polen hat ihn und Rumänien hat ihn in einer gewissen Form. Das ist die ganze Umschau, die wir halten können. Ich könnte das Verzeichnis noch verlängern. Da frage ich mich nun wirklich, sollen wir wegen dieser Bestimmung eine grosse Kategorie von Schweizerbürgern, und ich will es gleich sagen, von Abstimmungsbürgern von vornherein zu Feinden machen?

Ich sage das hier nach der einen Richtung. Den Radfahrern gegenüber habe ich erklärt: Was gewinnt ihr durch eure Opposition? Ihr gewinnt ja selbstverständlich nichts. Wenn ihr opponiert und das Gesetz zu Fall bringt, so habt ihr nur den bisherigen Zustand, und das ist wiederum der Kontrollschild. Also überlegt es euch zweimal, ob ihr bocken wollt, wenn ihr doch nichts erreicht. Man kann allerdings mit 50,000 Stimmen ein Gesetz zu Fall bringen, aber nicht mit 50,000 Stimmen ein anderes Gesetz lancieren und es in der Eidgenossenschaft durchdrücken, das etwa nur den Kontrollschild abschaffen wollte.

Sie sehen also, dass ich auch den Herren Radfahrern ins Gewissen geredet habe. Aber was haben mir die Vorstände der grösseren Verbände erklärt? Sie wären bereit gewesen, ein Kontrollband, einen unnumerierten Kontrollschild zu akzeptieren, ob man ihn in der einen oder andern Form angebracht hätte. Das hätte dienen können, damit wäre wenigstens den Finanzdirektoren der Kantone gedient gewesen, denen dies als Steuerquittung für die jährliche Bezahlung der Radfahrerabgabe bequem wäre. Die Führer wären sogar bereit gewesen, ihren Verbänden auch die obligatorische Unfallversicherung auf eidgenössischem Boden zu empfehlen. Ich muss schon sagen, wenn wir dieses Zugeständnis der Radfahrer auf zwei Positionen erreichen könnten, so wäre mir das wahrhaftig mehr wert gewesen und wäre mir für die Zukunft mehr wert, als der Kontrollschild mit der Opposition der Radfahrer, mit der wir eben rechnen müssen, auch wenn sie vielleicht vernunftgemäss anders denken sollten. Man denkt eben bei Abstimmungen manchmal nicht ganz allein nach den Regeln

der Logik, sondern auch ein wenig mit dem Steckkopf und verwirft bekanntlich gern.

Aus diesen Gründen möchte ich dem Bundesrate vorbehalten, im andern Rate Streichung zu beantragen, wenn hier kein solcher Antrag gestellt wird. Es hätte mir, glaube ich, nicht angestanden, nun einzig diesen Antrag zu stellen, nachdem er in der bundesrätlichen Vorlage auch noch nicht enthalten ist. Ich hätte die Zustimmung des Bundesrates expressis verbis einholen müssen. Aber ich wollte Ihnen meine Gründe nicht vorenthalten, damit Sie sich dieselben auch überlegen. Sie sind nicht so untergeordneter Natur, dass sie nicht eine reife Erwägung verdienen würden.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 49.

Antrag der Kommissionsmehrheit.

Ausländische Fahrräder.

Von der Verpflichtung zur Anbringung eines inländischen Kontrollschildes sind die Ausländer, die ein ausländisches Fahrrad mitbringen, auf der Durchreise entbunden, sofern ihr Aufenthalt in der Schweiz nicht länger als drei Monate dauert, sie im Besitze allfälliger Kontrollausweise ihres Wohnsitzstaates sind und dieser Gegenrecht hält.

(B. R. Art. 18.)

Proposition de la majorité de la commission.

Cycles étrangers.

Les étrangers qui amènent avec eux un cycle étranger sont exemptés, pour voyager en Suisse, de l'obligation de la plaque, pourvu que leur séjour dans le pays n'exède pas trois mois, qu'ils soient en possession des pièces de contrôle qui seraient prescrites par l'Etat de leur domicile et que cet Etat use envers la Suisse de réciprocité.

(C. f. art. 18.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich glaube, dass es nicht nötig ist, nach dem, was bereits über den Kontrollschild ausgeführt worden ist, diesen Artikel näher zu begründen. Im übrigen ist diese Bestimmung eine derjenigen, die nach dem Vorbilde des Konkordates geschaffen worden ist. Ich beantrage Annahme.

Angenommen — *Adopté.*

Art. 50.

Antrag der Kommissionsmehrheit.

Alarmapparat, Bremse, Beleuchtung.

Jedes Fahrrad muss mit einem bis auf 50 m hörbaren Alarmapparat sowie mit einer rasch und sicher wirkenden Bremse versehen sein.

Vom Eintritt der Dämmerung an darf nur mit Laterne gefahren werden.

(B. R. Art. 32.)

Proposition de la majorité de la commission**Avertisseur, frein, éclairage.**

Tout cycle doit être pourvu d'un appareil avertisseur dont le son puisse s'entendre jusqu'à 50 mètres, de même que d'un frein à action rapide et sûre.

Dès la chute du jour, le cycle monté doit être muni d'une lanterne.

(C. f. art. 32.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Das ist wiederum eine Vorschrift, die in Uebereinstimmung mit dem Bundesrat und mit den übrigens bereits anderswo bestehenden Vorschriften aufgestellt worden ist, die sich von selbst rechtfertigt und als dasjenige zu bezeichnen ist, was praktisch notwendig ist. Antrag auf Annahme.

Schöpfer: Nur eine ganz kurze Bemerkung zu diesem Art. 50. Es scheint mir, dass es nicht überflüssig wäre, in Lemma 2 anzuführen, dass die Laterne brennen müsse, sonst könnte es einmal einem Velofahrer einfallen, anzuführen, er hätte an seinem Velo eine Laterne, aber sie brenne nicht. Man könnte daher sagen: «Vom Eintritte der Dämmerung an darf nur mit brennender Laterne gefahren werden,» statt: «mit Laterne».

Noch eine Anfrage an den Herrn Kommissionspräsidenten. Es heisst in Lemma 1, dass jedes Fahrrad mit einer rasch und sicher wirkenden Bremse versehen sein müsse. Ich möchte anfragen, ob die Kommission nicht Erwägungen darüber angestellt hat, ob ein Fahrrad nicht mit zwei Bremsen zu versehen sei, mit einer Rücktrittbremse und mit einer Vorderadrbremse, einer Felgenbremse usw. Soviel mir bekannt ist, sind die Fahrräder jetzt meist mit zwei Bremsen versehen, das ist das moderne. Im Artikel wird nur von einer Bremse gesprochen. Ich möchte diesbezüglich keinen Antrag stellen, dagegen zu Lemma 2.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Zuerst die Anfrage bezüglich der Bremse beim Fahrrad. Die Expertenkommission hat sich, wie es scheint, darüber ausgesprochen. Man hat eine Bremse als genügend erachtet. Ich glaube, wir können uns also dabei beruhigen. Im übrigen wird auch in dieser Beziehung, wenn nötig, die Vollziehungsverordnung die erforderliche Norm schaffen.

Zweitens die Laterne. Ich glaube, das ist redaktionell. Wir wollen die Kommission an einen schönen Ort zusammenrufen und wollen einmal herumfragen: wenn man bestimmt, man müsse bei Nacht mit Laterne fahren, ob irgend jemand auf der Welt sich findet, der sagt, die Laterne müsse nicht brennen. Aber wenn wir einen glücklicheren Ausdruck finden, werden wir ihn gerne anwenden. Ich möchte jedoch den Richter sehen, der sagt: es steht im Gesetz nur «Laterne», sie muss also nicht brennen, ich würde ihn beglückwünschen zu seinem Scharfsinn. Wir wollen redaktionell die Sache prüfen, ob wir das Licht anbringen können, das uns aufgegangen ist.

Schöpfer: Ich möchte noch aufmerksam machen auf dasjenige, was im bundesrätlichen Entwurf stand und auf das, was seinerzeit im Konkordat stand, und meinen Antrag im Sinne der bundesrätlichen

Fassung umändern. Ich möchte nicht sagen: «mit einer brennenden Laterne», sondern: «mit gutleuchtender Laterne». So heisst es im Art. 62 des Konkordates und so heisst es in Art. 32 des bundesrätlichen Vorschlages. Unsere löbliche Kommission hat hier also etwas verschlimmbessert und es wäre ganz zweckmässig, wenn man das verbessern würde. Ich beantrage Ihnen daher, Lemma 2 so zu fassen: «Vom Eintritt der Dämmerung an darf nur mit gutleuchtender Laterne gefahren werden.»

Isler: Ich stelle den Gegenantrag. Das «gutleuchtend» geht schon stark gegen das Blenden. Es gibt auch Fahrräder, die diese Blendekünste sich angeeignet haben. Das wollen wir nicht. Bleiben wir daher einfach bei der Laterne.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag Schöpfer	13 Stimmen
Dagegen	11 Stimmen

Art. 51.**Antrag der Kommissionsmehrheit.****Geschwindigkeit.**

Der Radfahrer muss so fahren, dass er bei der Gefahr eines Zusammenstosses sofort anhalten kann. (B. R. Art. 33.)

Proposition de la majorité de la commission.**Vitesse.**

Le cycliste doit adopter une allure qui lui permette de s'arrêter sur le champ, lorsqu'une rencontre est à craindre.

(C. f. art. 33.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich kann bezüglich dieses Prinzips auf weitere Bemerkungen verzichten. Es ist sprachlich klar, was da gemeint ist, und es wird wohl nicht nötig sein, dass es näher ausgeführt wird.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 52.**Antrag der Kommissionsmehrheit.****Verkehrsvorschriften.**

Die Bestimmungen dieses Gesetzes für die Automobile über die Wettfahrten, über das Ausweichen und Vorfahren und über das Verhalten bei Unfall finden auch für die Radfahrer Anwendung.

(B. R. Art. 34.)

Proposition de la majorité de la commission.**Règles de circulation.**

Les dispositions de la présente loi pour les automobilistes, concernant le croisement et le dépassement, les courses de vitesse et la conduite à tenir en cas d'accident, sont également applicables aux cyclistes.

(C. f. art. 34.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich habe über diese Bestimmung bereits bei der Debatte über das Eintreten auf dieses Kapitel gesprochen. Wir beantragen Ihnen, dass die Anwendung der Verkehrsvorschriften beim Automobil auch für das Fahrrad gelten soll. Eine Motivierung ist wohl nicht mehr nötig.

Hildebrand: Ich hatte bei Beratung des Art. 27ter darauf aufmerksam gemacht, dass dort nur vorgeschrieben ist, dass der Verkehr auf den den Fussgängern vorbehaltenen Wegen für Motorwagen und Motorräder verboten sei. Ich halte nun dafür, dass die gleichen Gründe auch vorliegen für den Verkehr mit Fahrrädern. Man sollte deshalb den Art. 52 noch durch folgenden Zusatz ergänzen: «... und das Verhältnis zum Fussgänger.» Ich glaube, dass auch Sie damit einverstanden sind, dass die Trottoirs allein für die Fussgänger reserviert sein sollen. Wenn wir das hier nicht aufnehmen, so könnte daraus geschlossen werden, dass für den Fahrradverkehr auch das Trottoir benützt werden dürfte.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Nachdem der Rat die Bestimmungen über das Verhältnis zum Fussgänger angenommen hat, betrachte ich den Antrag des Herrn Kollegen Hildebrand als berechtigt und bin mit dessen Aufnahme einverstanden.

Angenommen — Adopté.

*Art. 53.**

Antrag der Kommissionsmehrheit.

Versicherung.

Den Kantonen bleibt das Recht gewahrt, für die Radfahrer des Kantons die obligatorische Versicherung der gemeinrechtlichen Haftung für Fahrradunfälle einzuführen.

Proposition de la majorité de la commission.

Assurance.

Les cantons conservent le droit d'introduire, en la limitant aux cyclistes du canton, l'assurance obligatoire de la responsabilité civile de droit commun pour les accidents causés par les cycles.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Herr Bundesrat Häberlin hat Ihnen vorhin darüber Auskunft gegeben, wie es mit der obligatorischen Versicherung der Radfahrer steht und woran sie gescheitert ist. Die Mehrheit der Kommission hat mit gewissem Bedauern konstatiert, dass es nicht möglich ist, die Vorbereitungen so zu treffen, dass zugleich mit dem Erlass des Gesetzes auch die obligatorische Versicherung der Radfahrer hätte eingeführt werden können. Man hatte sich vorgestellt, dass in Verbindung mit einer Plaque, nicht mit einem Kontrollschild, die Versicherung möglich gewesen wäre. Der Kanton Zürich, der im Gebiet dieser Materie als vorbildlich betrachtet werden kann, hat die obligatorische Versicherung der Radfahrer für sein Gebiet eingeführt, und wenn ich mich recht erinnere, ist uns mitgeteilt worden, dass der Radfahrer seine ganze Versicherungsprämie mit einem Betrag von etwa 2 Fr. jährlich bezahlen kann. Wenn das für die ganze

Schweiz durchgeführt werden könnte, wäre es wohl ein Vorteil, und zwar sowohl für den Radfahrer, wie für das Publikum. Aber nun sind wir noch nicht soweit und wir haben, solange die Vorlage bei der Kommission war, darauf verzichten müssen, die obligatorische Versicherung der Radfahrer hier einzuführen. Wir führen also weder eine besondere Haftbarkeit für die Radfahrer, noch eine besondere Versicherungspflicht ein. Dagegen wollen wir den Kantonen, die nach dem Vorbild des Kantons Zürich für die Radfahrer ihres Kantons vorgehen wollten, das nicht verunmöglichen. Wir halten es für nötig, im Gesetz ausdrücklich zu sagen, dass den Kantonen dieses Recht gewahrt bleibt. Kommt man einmal dazu, die eidgenössische Versicherung einzuführen, so wird man das dann durch einen besondern Erlass machen. Es ist auch nicht ausgeschlossen, dass im Verlauf der Verhandlungen über dieses Gesetz die Dinge soweit gedeihen, dass man die Sache auf diesem Boden ordnen kann. So wie die Sache heute liegt, beantrage ich Annahme des Kommissionsantrages.

Angenommen. — Adopté.

Art. 54.

Antrag der Kommission.

Vierter Titel.

Strafbestimmungen.

Uebertretung von Verkehrsvorschriften.

Der Führer eines Automobils, der den Verkehrsvorschriften dieses Gesetzes oder den Vollziehungsbestimmungen zuwiderhandelt, wird mit Busse bis zu 200 Fr. bestraft.

In schweren Fällen oder bei Rückfall kann auf Gefängnis bis zu zehn Tagen oder Busse bis zu 500 Fr. erkannt werden.

(B. R. Art. 45.)

Proposition de la commission.

Titre quatrième.

Dispositions pénales.

Contraventions aux règles de circulation.

Le conducteur d'un automobile qui contrevient aux règles de circulation de la présente loi ou des arrêtés d'exécution, est puni de l'amende jusqu'à 200 fr.

Dans les cas graves ou s'il est en récidive, il peut être puni de l'emprisonnement jusqu'à dix jours ou de l'amende jusqu'à 500 fr.

(C. f. art. 45.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich erlaube mir, zu den Strafbestimmungen im allgemeinen einige Bemerkungen zu machen, um dann bei den einzelnen Artikeln auf besondere Begründung verzichten zu können. In erster Linie bemerke ich, dass hier die Strafsanktionen für die Verkehrsvorschriften dieses Gesetzes gegeben werden, dass es sich also um ein Polizeistrafgesetz handelt. Das gemeine bürgerliche Strafrecht, besonders seine Bestimmungen über Vergehen gegen die Gesundheit,

die körperliche Integrität, und das Leben bleiben neben diesem Gesetz aufrecht. Da, wo eine Körperverletzung, eine fahrlässige Tötung passiert, werden also selbstverständlich nicht die Bestimmungen dieses Gesetzes, sondern die einschlägigen Strafbestimmungen Anwendung finden. Nur sofern etwaige kantonale Polizeistrafvorschriften bestehen, die die nämlichen Tatbestände ordnen, die hier geordnet werden, tritt das eidgenössische Gesetz an Stelle des kantonalen.

Weiter: Das Strafverfahren, die Strafverfolgung, bleibt Sache der Kantone, und zwar auch gegen fehlbare eidgenössische Beamte. Das Verantwortlichkeitsgesetz wird diesbezüglich ausser Wirksamkeit gesetzt. Dagegen wird der Vorbehalt gemacht, dass da, wo ein eidgenössischer Beamter behauptet, in Ausübung von Amtspflichten gehandelt zu haben, ihm die Beschwerde an das Bundesgericht offen sein soll. Sie finden das in einem spätern Artikel. Weiter müssen wir allgemein beachten, dass die allgemeinen Bestimmungen des Bundesstrafrechtes Anwendung finden, also auch die Bestimmung, dass das Minimum der Gefängnisstrafe ein Tag ist. Endlich ist überall da, wo Gefängnis in Verbindung mit Geldbusse angedroht ist, dem Richter die Fakultät gegeben, beide Strafarten anzuwenden.

Im übrigen glaubten wir, im Anschluss an den Vorschlag des Bundesrates die Strafbestimmungen so gefasst zu haben, dass alle Delikte, die gegen das Gesetz möglich sind, von ihnen auch erfasst werden können. Man darf in dieser Beziehung beruhigt sein. Das vorwürfige Polizeistrafgesetz wird zur Durchführung des Gesetzes wesentlich beitragen. Ich betrachte die Haftpflicht, die Versicherung, aber auch die gemeinsamen Strafvorschriften als Fortschritt gegenüber dem jetzigen Zustand, der ganz entschieden vom ruhig denkenden Bürger als solcher anerkannt werden wird und der dem Gesetz die Freundschaft breiter Volksschichten verschaffen soll. Damit würde ich beantragen, zunächst einmal den Art. 54 anzunehmen.

Bundesrat Häberlin: Ich möchte nur zum Ingress von Art. 54 ein Wort sagen. Es ist hier vom Führer des Automobils die Rede. Das war richtig bis zu dem Moment, wo Sie den Zusatzantrag des Bundesrates als Art. 27 bis angenommen haben. Hier haben Sie nun auch Vorschriften aufgestellt für Fahrzeuge, die nicht durch mechanische Kraft bewegt werden, z. B. die Vorschrift, dass sie rechts halten müssen, wenn der Hintere vorfahren will, sowie Beleuchtungsvorschriften. Diese sollen immerhin auch eine Strafsanktion erhalten. Wer diesen Verkehrsvorschriften zuwiderhandelt, soll gebüsst werden können. Für einfache Fälle sind Bussen bis zu 200 Fr. vorgesehen und nur in schweren Fällen oder bei Rückfall ist eine Erhöhung angedroht. An jenen Beschluss müssen wir denken und müssen redigieren: « Wer den Verkehrsvorschriften dieses Gesetzes zuwiderhandelt ».

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Einverstanden.

Angenommen. — Adopté.

Art. 55.

Antrag der Kommission.

Pflichtwidriges Verwalten bei einem Unfall.

Der Führer eines Automobils, der bei einem Unfall nicht sofort anhält, einem Verunfallten nicht Beistand leistet oder nicht für Hilfe besorgt ist oder die Meldepflicht unterlässt, wird mit Busse bis zu 1000 Fr. bestraft.

In schweren Fällen oder bei Rückfall kann auf Gefängnis bis zu zwei Monaten oder Busse bis zu 2000 Fr. erkannt werden.

Lässt ein Führer eine bei einem Unfall verletzte Person in hilfloser Lage zurück, so kann auf Gefängnis bis zu sechs Monaten oder Busse bis zu 5000 Fr. erkannt werden.

(B. R. Art. 46.)

Proposition de la commission.

Infraction aux règles de conduite en cas d'accident.

Le conducteur d'un automobile qui, lors d'un accident, n'arrête pas immédiatement le mouvement, ne prête pas assistance aux victimes de l'accident, n'appelle pas des secours ou néglige d'annoncer l'accident, est puni de l'amende jusqu'à 1000 fr.

Dans les cas graves ou s'il est en récidive, il peut être puni de l'emprisonnement jusqu'à deux mois ou de l'amende jusqu'à 2000 fr.

S'il abandonne sans secours une personne blessée dans l'accident, il peut être puni de l'emprisonnement jusqu'à six mois ou de l'amende jusqu'à 5000 fr.

(C. f. art. 46.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Dieser Artikel ist die Konsequenz der Vorschrift, die wir über das Verhalten bei Unfällen aufgestellt haben. Es ist zu sagen, dass die Strafbestimmungen, die wir hier aufstellen, gegenüber andern eher schärfer ausgefallen sind. Ich verweise auf die Vorschriften des deutschen und österreichischen Gesetzes. Auch darauf möchte ich nochmals verweisen, dass selbstverständlich im Falle der Körperverletzung oder der fahrlässigen Tötung die Anwendung des einschlägigen Kriminalrechtes vorbehalten ist.

Angenommen. — Adopté.

Art. 56.

Antrag der Kommission.

Fahren ohne Verkehrs- oder Führerausweis.

Wer ein Automobil führt, für das kein Führerausweis besteht, wer ein Automobil führt, ohne den Führerausweis zu besitzen, wer einen ihm entzogenen Ausweis oder den ungültigen Kontrollschild auf Anforderung nicht an die Behörde abgibt, wer einen Ausweis bei der Fahrt nicht mitführt oder wer das Fahrzeug oder einen Ausweis der Kontrolle entzieht, wird mit Busse bis zu 500 Fr. bestraft.

In schweren Fällen oder bei Rückfall kann auf Gefängnis bis zu einem Monat oder Busse bis zu 1000 Fr. erkannt werden.

Die gleichen Strafen treffen den Besitzer, der den Gebrauch eines Fahrzeuges duldet, für das kein Führerausweis besteht, und den Halter, der das

Fahrzeug durch eine Person führen lässt, die keinen Führerausweis besitzt.

(B. R. Art. 47 und 48.)

Proposition de la commission.

Circulation sans permis de circuler ou de conduire.

Celui qui conduit un automobile pour lequel il n'y a pas de permis de circuler, celui qui conduit un automobile sans être en possession du permis de conduire, celui qui, en dépit de l'invitation à lui adressée par l'autorité, ne restitue pas à celle-ci un permis qui lui a été retiré ou une plaque de contrôle qui a cessé d'être valable, celui qui, étant en course, n'est pas en mesure de produire ses permis, celui qui soustrait le véhicule ou les permis au contrôle, est puni de l'amende jusqu'à 500 fr.

Dans les cas graves ou s'il y a récidive, la peine peut être l'emprisonnement jusqu'à un mois ou l'amende jusqu'à 1000 fr.

Est puni des mêmes peines le possesseur d'un automobile qui en tolère l'emploi, alors qu'il n'y a pas de permis de circuler pour ce véhicule, et le détenteur qui fait conduire son automobile par une personne ne possédant pas le permis de conduire.

(C. f. art. 47 et 48.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Hier ist, glaube ich, alles umfasst, was überhaupt verlangt werden kann. Ich werde nun darüber befragt, ob nicht eine Vorschrift nötig wäre, wonach auch der Führerausweis entzogen werden könne. Wir haben das nicht aufgenommen, weil wir finden, es sei Sache der zuständigen Polizeibehörde, der Bewilligungsbehörde, nicht nur über die Erteilung, sondern auch über den Entzug des Führerausweises zu entscheiden. Das soll geschehen können unabhängig von dem Polizeistrafverfahren, sofort, wenn das Delikt passiert ist und auch unabhängig vom Ausgang des Polizeistrafverfahrens. Es wäre meines Erachtens nicht klug, den Entzug des Führerausweises zum Gegenstand eines Prozessverfahrens zu machen, sondern da soll seitens der zuständigen Polizeibehörden sofort rasch und entscheidend eingegriffen werden können. Gegenüber diesen Entscheiden der Polizeibehörde ist der Rechtsgang in einem früheren Kapitel, das wir behandelt haben, gewahrt.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 57.

Antrag der Kommission.

Entwendung zum Gebrauch.

Wer sich ein Automobil rechtswidrig zum Gebrauch aneignet, wird, sofern der Tatbestand des Diebstahls nicht erfüllt ist, mit Gefängnis bis zu einem Monat oder Busse bis zu 1000 Fr. bestraft.

In schweren Fällen oder bei Rückfall kann auf Gefängnis bis zu drei Monaten oder Busse bis zu 3000 Fr. erkannt werden.

Proposition de la commission.

Soustraction.

Celui qui s'empare illicitement d'un automobile pour en faire usage, est puni, si l'acte délictueux

ne réunit pas les éléments constitutifs du vol, de l'emprisonnement jusqu'à un mois ou de l'amende jusqu'à 1000 fr.

Dans les cas graves ou s'il y a récidive, la peine peut être l'emprisonnement jusqu'à trois mois ou l'amende jusqu'à 3000 fr.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Es handelt sich hier um das «furtum usus» oder, wenn wir die Sprache des Automobilwesens anwenden wollen, um die sogenannte Strolchenfahrt. Wir wollen zum vornherein die Voraussetzungen für die Strolchenfahrt beseitigen und jeden bestrafen, der sich unerlaubterweise ein Automobil aneignet, um es zu gebrauchen.

Angenommen. — *Adopté.*

Hier wird die Beratung abgebrochen.

(Ici le débat est interrompu.)

Vormittagssitzung vom 21. Dezember 1923.
Séance du matin du 21 décembre 1923.

Vorsitz — Présidence: *M. Simon.*

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 404 hiervor. — Voir page 404 ci-devant.)

Art. 58.

Antrag der Kommission.

Kontrollschild.

Der Führer eines Automobils, der Gebrauch macht von einem falschen oder verfälschten oder unkenntlich gemachten oder nicht für das Fahrzeug bestimmten Kontrollschild, wird mit Busse bis zu 1000 Fr. bestraft.

In schweren Fällen oder bei Rückfall kann auf Gefängnis bis zu zwei Monaten oder Busse bis zu 2000 Fr. erkannt werden.

Der Führer eines Automobils, der ohne Kontrollschild fährt, wird mit Busse bis zu 200 Fr. bestraft. (B. R. Art. 49.)

Proposition de la commission.

Plaque.

Le conducteur d'un automobile qui fait usage d'une plaque de contrôle fausse, falsifiée, rendue

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1923
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	12
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.12.1923
Date	
Data	
Seite	404-410
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 645

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Fahrzeug durch eine Person führen lässt, die keinen Führerausweis besitzt.

(B. R. Art. 47 und 48.)

Proposition de la commission.

Circulation sans permis de circuler ou de conduire.

Celui qui conduit un automobile pour lequel il n'y a pas de permis de circuler, celui qui conduit un automobile sans être en possession du permis de conduire, celui qui, en dépit de l'invitation à lui adressée par l'autorité, ne restitue pas à celle-ci un permis qui lui a été retiré ou une plaque de contrôle qui a cessé d'être valable, celui qui, étant en course, n'est pas en mesure de produire ses permis, celui qui soustrait le véhicule ou les permis au contrôle, est puni de l'amende jusqu'à 500 fr.

Dans les cas graves ou s'il y a récidive, la peine peut être l'emprisonnement jusqu'à un mois ou l'amende jusqu'à 1000 fr.

Est puni des mêmes peines le possesseur d'un automobile qui en tolère l'emploi, alors qu'il n'y a pas de permis de circuler pour ce véhicule, et le détenteur qui fait conduire son automobile par une personne ne possédant pas le permis de conduire.

(C. f. art. 47 et 48.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Hier ist, glaube ich, alles umfasst, was überhaupt verlangt werden kann. Ich werde nun darüber befragt, ob nicht eine Vorschrift nötig wäre, wonach auch der Führerausweis entzogen werden könne. Wir haben das nicht aufgenommen, weil wir finden, es sei Sache der zuständigen Polizeibehörde, der Bewilligungsbehörde, nicht nur über die Erteilung, sondern auch über den Entzug des Führerausweises zu entscheiden. Das soll geschehen können unabhängig von dem Polizeistrafverfahren, sofort, wenn das Delikt passiert ist und auch unabhängig vom Ausgang des Polizeistrafverfahrens. Es wäre meines Erachtens nicht klug, den Entzug des Führerausweises zum Gegenstand eines Prozessverfahrens zu machen, sondern da soll seitens der zuständigen Polizeibehörden sofort rasch und entscheidend eingegriffen werden können. Gegenüber diesen Entscheiden der Polizeibehörde ist der Rechtsgang in einem früheren Kapitel, das wir behandelt haben, gewahrt.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 57.

Antrag der Kommission.

Entwendung zum Gebrauch.

Wer sich ein Automobil rechtswidrig zum Gebrauch aneignet, wird, sofern der Tatbestand des Diebstahls nicht erfüllt ist, mit Gefängnis bis zu einem Monat oder Busse bis zu 1000 Fr. bestraft.

In schweren Fällen oder bei Rückfall kann auf Gefängnis bis zu drei Monaten oder Busse bis zu 3000 Fr. erkannt werden.

Proposition de la commission.

Soustraction.

Celui qui s'empare illicitement d'un automobile pour en faire usage, est puni, si l'acte délictueux

ne réunit pas les éléments constitutifs du vol, de l'emprisonnement jusqu'à un mois ou de l'amende jusqu'à 1000 fr.

Dans les cas graves ou s'il y a récidive, la peine peut être l'emprisonnement jusqu'à trois mois ou l'amende jusqu'à 3000 fr.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Es handelt sich hier um das «furtum usus» oder, wenn wir die Sprache des Automobilwesens anwenden wollen, um die sogenannte Strolchenfahrt. Wir wollen zum vornherein die Voraussetzungen für die Strolchenfahrt beseitigen und jeden bestrafen, der sich unerlaubterweise ein Automobil aneignet, um es zu gebrauchen.

Angenommen. — *Adopté.*

Hier wird die Beratung abgebrochen.

(Ici le débat est interrompu.)

Vormittagssitzung vom 21. Dezember 1923.
Séance du matin du 21 décembre 1923.

Vorsitz — Présidence: *M. Simon.*

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundsgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 404 hiervor. — Voir page 404 ci-devant.)

Art. 58.

Antrag der Kommission.

Kontrollschild.

Der Führer eines Automobils, der Gebrauch macht von einem falschen oder verfälschten oder unkenntlich gemachten oder nicht für das Fahrzeug bestimmten Kontrollschild, wird mit Busse bis zu 1000 Fr. bestraft.

In schweren Fällen oder bei Rückfall kann auf Gefängnis bis zu zwei Monaten oder Busse bis zu 2000 Fr. erkannt werden.

Der Führer eines Automobils, der ohne Kontrollschild fährt, wird mit Busse bis zu 200 Fr. bestraft. (B. R. Art. 49.)

Proposition de la commission.

Plaque.

Le conducteur d'un automobile qui fait usage d'une plaque de contrôle fausse, falsifiée, rendue

illisible ou délivrée pour un autre véhicule, est puni de l'amende jusqu'à 1000 fr.

Dans les cas graves ou s'il y a récidive, la peine peut être l'emprisonnement jusqu'à deux mois ou l'amende jusqu'à 2000 fr.

Le conducteur d'un automobile qui circule sans plaque de contrôle, est puni de l'amende jusqu'à 200 fr.

(C. f. art. 49.)

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 59.

Antrag der Kommission.

Fahrradverkehr.

Wer auf der Strasse mit einem Fahrrad ohne Kontrollschild fährt oder mit einem Fahrrad, das mit einem falschen, verfälschten oder unkenntlichen Kontrollschild versehen ist,

ein Radfahrer, der die Verkehrsvorschriften dieses Gesetzes oder die Vollziehungsbestimmungen verletzt, wird mit Busse bis zu 20 Fr., in schweren Fällen oder bei Rückfall bis zu 100 Fr. bestraft.

Ein Radfahrer, der die Vorschriften dieses Gesetzes über das Verhalten bei Unfall verletzt, wird mit Busse bis zu 300 Fr., in schweren Fällen oder bei Rückfall mit Gefängnis bis zu einem Monat oder mit Busse bis zu 500 Fr. bestraft.

Lässt ein Radfahrer eine bei einem Unfall verletzte Person in hilfloser Lage zurück, so kann auf Gefängnis bis zu zwei Monaten oder Busse bis zu 1000 Fr., in schweren Fällen oder bei Rückfall auf Gefängnis bis zu vier Monaten oder Busse bis 2000 Fr. erkannt werden.

(B. R. Art. 45, 46, 49 und 50.)

Proposition de la commission.

Cycliste.

Celui qui circule sur la voie publique avec un cycle sans plaque de contrôle ou avec un cycle muni d'une plaque fausse, falsifiée ou rendue illisible,

le cycliste qui contrevient aux dispositions de la présente loi concernant la police de la circulation ou aux ordonnances d'exécution,

est puni de l'amende jusqu'à 20 fr., dans les cas graves ou s'il y a récidive, de l'amende jusqu'à 100 fr.

Le cycliste qui contrevient aux dispositions de la présente loi concernant la conduite en cas d'accident, est puni de l'amende jusqu'à 300 fr., dans les cas graves ou s'il y a récidive, de l'emprisonnement jusqu'à un mois ou de l'amende jusqu'à 500 fr.

Si le cycliste abandonne sans secours une personne blessée dans l'accident, il peut être puni de l'emprisonnement jusqu'à deux mois ou de l'amende jusqu'à 1000 fr., dans les cas graves ou s'il y a récidive, de l'emprisonnement jusqu'à quatre mois ou de l'amende jusqu'à 2000 fr.

(C. f. art. 45, 46, 49 et 50.)

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 60.

Antrag der Kommission.

Gemeinsame Bestimmungen.

Erfüllt eine der in diesem Titel genannten Handlungen einen Tatbestand, für den das eidgenössische oder kantonale Strafrecht eine schwerere Strafbestimmung enthält, so wird diese angewendet.

Der erste Abschnitt des Bundesgesetzes über das Bundesstrafrecht der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 4. Februar 1853 findet Anwendung.

Strafbar ist auch die fahrlässige Gesetzesverletzung.

Wo Busse und Gefängnis nebeneinander angedroht sind, können die beiden Strafen verbunden werden. (B. R. Art. 44.)

Proposition de la commission.

Dispositions communes.

Si une contravention prévue dans le présent titre renferme les éléments constitutifs d'une infraction punie par la législation pénale fédérale ou cantonale d'une peine plus sévère, il est fait application de cette peine.

La première partie du Code pénal fédéral du 4 février 1853 est applicable.

Les contraventions commises par négligence sont punissables.

Dans les cas où la loi prévoit alternativement comme peines l'emprisonnement et l'amende, le juge peut cumuler les deux peines.

(C. f. art. 44.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich habe zu diesem Artikel das Nötige schon bei Beginn des ganzen Abschnittes gesagt und glaube, weitere Ausführungen nicht nötig zu haben.

Andermatt: Wenn ich mich recht entsinne, haben wir in der Kommission beschlossen, die Bussen, welche auf Grund dieses Gesetzes ausgefällt werden, den Kantonen zu überlassen. Wenigstens haben wir diese Frage in der Kommission besprochen. Nun finde ich eine solche Bestimmung nicht im Gesetz. Wenn wir sie nicht aufnehmen, fallen die Bussen, welche die kantonalen Gerichte aussprechen, in die Bundeskasse. Ich glaube nun nicht, dass das im Interesse des Gesetzes liegen würde. Es liegt im Interesse der Handhabung des Gesetzes, dass diese Bussen den Kantonen zufallen. Eine ähnliche Bestimmung haben wir im Lebensmittelgesetz. Dort ist ausdrücklich gesagt, dass die Strafverfolgung den Kantonen obliegt, dass aber auch die Bussen den Kantonen zufallen. Ich möchte daher beantragen, den vorliegenden Artikel durch folgende Bestimmung zu ergänzen: «Der Ertrag der Bussen fällt den Kantonen zu.»

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich möchte nur dem verehrten Kollegen Andermatt ins Gedächtnis rufen, dass ich ihn schon in der Kommission dahin beruhigt habe, dass nach dem Organisationsgesetz die Bussen in die Kantonskassen fallen. Wenn das nicht der Fall sein sollte, so wäre natürlich eine entsprechende Bestimmung aufzunehmen.

Andermatt: Ich will den Zusicherungen des Herrn Kommissionspräsidenten Glauben schenken und ziehe

meinen Antrag zurück. Wenn aber die nähere Prüfung ergeben sollte, dass die Bundesgesetzgebung anders bestimmt, werde ich mir vorbehalten, den gleichen Antrag zu wiederholen, wenn die zurückgewiesenen Artikel zur Beratung kommen werden.

Angenommen. — Adopté.

Art. 61.

Antrag der Kommission.

Strafverfolgung.

Die Strafverfolgung liegt den Kantonen ob.

Art. 14 und 41 des Bundesgesetzes über die Verantwortlichkeit der eidgenössischen Behörden und Beamten vom 9. Dezember 1850 kommen dabei nicht zur Anwendung. Jedoch bleibt die Erhebung der Kassationsbeschwerde beim Bundesgericht offen für den Fall, dass ein eidgenössischer Beamter behauptet, bei der ihm zur Last gelegten Verletzung dieses Gesetzes in Ausübung amtlicher Pflicht gehandelt zu haben.

Strafurteile, die auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes gegen eidgenössische Beamte gefällt werden, sind der Bundesanwaltschaft mitzuteilen.

(B. R. Art. 44.)

Proposition de la commission.

Poursuite pénale.

La poursuite des contraventions à la présente loi rentre dans la compétence des cantons.

Les art. 14 et 41 de la loi fédérale du 9 décembre 1850 sur la responsabilité des autorités et des fonctionnaires de la Confédération, ne sont pas applicables en la matière. Cependant, si le fonctionnaire poursuivi objecte qu'il a commis l'acte incriminé comme contravention à la présente loi dans l'accomplissement des devoirs de ses fonctions, le jugement peut faire l'objet d'un recours en cassation au Tribunal fédéral.

Les jugements pénaux prononcés contre les fonctionnaires ou employés fédéraux en application de la présente loi, doivent être communiqués au ministère public de la Confédération.

(C. f. art. 44.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Dieser Artikel war Gegenstand einer einlässlichen Erörterung in der Kommission. Es wurde namentlich die Frage aufgeworfen, wie es sich verhalte bei der Verletzung des Gesetzes durch Bundesbeamte, die Postautomobile führen. Die Kommission hat dann die Sache erörtert und das Verantwortlichkeitsgesetz von 1850 einer näheren Prüfung unterzogen. Sie ist zu der Lösung gekommen, dass dieses Verantwortlichkeitsgesetz hier ausser Wirksamkeit zu setzen sei und dass lediglich in den Fällen, wo der Beamte behauptet, kraft seiner Amtspflicht gehandelt zu haben, er sich an das Bundesgericht mit der Kassationsbeschwerde gegen ein kantonales Strafurteil wenden kann. Man hat sich allgemein mit dieser Lösung einverstanden erklärt. Wir haben davon schon bei der Eintretensdebatte gesprochen. Ich glaube, es ist nicht nötig, Ihnen hier die subtilen Definitionen und Unterscheidungen des Verantwortlichkeitsgesetzes näher auseinanderzu-

setzen. Ich beantrage Ihnen kurzerhand Annahme des Artikels.

M. Béguin: L'observation que je désire présenter est relative à l'ensemble du chapitre comprenant les dispositions pénales. C'est un vœu; ce n'est pas une proposition de modification.

M. le chef du département n'est pas présent, mais puisque l'expression de ce vœu figurera au compte-rendu sténographique M. le conseiller fédéral, chef du département pourra y donner la suite qu'il comporte.

La remarque a été faite que la commission n'aurait pas suffisamment tenu compte des observations présentées par les automobilistes. Le vœu que je présente sera accueilli avec faveur par ces derniers parce que, si nous savons tous qu'il y a beaucoup d'automobilistes prudents, nous savons aussi qu'il y a beaucoup de contraventions et de poursuites pénales dans ce domaine. Et le vœu que je formule, c'est que le Conseil fédéral veuille bien activer les travaux de préparation de la loi fédérale sur le sursis à l'exécution de la peine en matière pénale.

Il est très regrettable que la législation pénale fédérale soit aussi en retard qu'elle l'est. Ce postulat est en effet réalisé depuis longtemps dans les cantons. On a tellement senti que c'était une lacune dans le droit fédéral que lorsque l'on a discuté la loi sur les menées révolutionnaires on y a introduit le sursis sous une forme que je n'ai d'ailleurs pu approuver, mais qui cependant aurait donné aux tribunaux le droit d'accorder le sursis. La loi sur les menées révolutionnaires que le peuple a malheureusement rejetée, contenait un article disant — et c'est sur point que je n'étais pas d'accord — que le sursis ferait l'objet d'une réglementation par ordonnance du Conseil fédéral jusqu'à ce qu'une loi sur la matière soit élaborée. Mais je le répète, et c'est là-dessus que j'insiste, on avait introduit le sursis dans cette loi.

Je n'ai pas repris cette idée dans la commission et je n'ai pas formulé de proposition, parce que je ne crois pas que ce soit la bonne manière d'introduire le sursis dans la législation fédérale. Mais au moment où nous approuvons une série de dispositions pénales concernant la circulation des automobiles et des cycles, il faut insister pour que le Conseil fédéral nous présente le plus tôt possible une loi qui introduise le sursis à l'exécution de la peine, une loi simple qui puisse être adoptée rapidement; je suis persuadé que cela pourrait faciliter l'acceptation du projet que nous discutons en ce moment. On constate, en effet, souvent qu'il y a des malentendus. Les lois fédérales étant confiées aux cantons pour l'application on s'imagine souvent que les atténuations qui existent dans les lois cantonales et, notamment, le sursis, sont applicables, ce qui n'est point le cas.

Il convient donc de tenir compte du fait que nous aggravons considérablement la situation des automobilistes, puisque nous prévoyons des pénalités qui, à l'avenir, ne pourront pas être conditionnelles, tandis que dans la plupart des cantons elles le sont actuellement, par l'institution du sursis. C'est pourquoi je me permets d'insister pour demander au Conseil fédéral d'activer les travaux de secours et de présenter, dans un délai qui ne soit pas trop éloigné, une loi introduisant le sursis en matière pénale fédérale. C'est une question importante et j'espère que le département fédéral l'étudiera sans retard et que le Conseil fédéral nous

présentera prochainement des propositions auxquelles l'Assemblée fédérale donnera certainement son approbation parce que le sursis correspond à une idée juste.

Angenommen. — Adopté.

Art. 62.

Fünfter Teil.

Antrag der Kommission.

Anwendungs- und Einführungsbestimmungen.

Ausführung.

Der Bundesrat trifft die zur Ausführung dieses Gesetzes nötigen Massnahmen.

Er ist ermächtigt, bei neuen technischen Erscheinungen im Gebiete des Automobilwesens diejenigen Massnahmen zu treffen, die im Rahmen dieses Gesetzes oder vorsorglich bis zu entsprechender gesetzlicher Ordnung sich notwendig erweisen im Interesse der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie zum Zwecke der Erhaltung und Hebung der Volkswirtschaft des Landes.

Der Bundesrat wird durch Vollziehungsverordnung namentlich über folgende Punkte Vorschriften erlassen:

- einheitliche Formulare für den Verkehrs- und den Führerausweis;
 - einheitliche Formel zur Bemessung der Pferdekkräfte des Motors;
 - Ausmasse der Motorlastwagen;
 - besondere Anforderungen für Motorlastwagen zum gelegentlichen oder gewerbmässigen Personentransport sowie für die Führer von solchen Fahrzeugen;
 - Zulassung von Traktoren, Beschaffenheit und Zahl der Anhängewagen;
 - besondere Bestimmungen für den Verkehr auf Bergstrassen;
 - Arten der zulässigen Bereifung und Anbringung von automatischen Geschwindigkeitsmessern, wenn der Stand der Technik dies ermöglicht.
- (B. R. Art. 56 und 27.)

Titre cinquième.

Proposition de la commission.

Application et entrée en vigueur de la loi.

Exécution.

Le Conseil fédéral prend les mesures nécessaires à l'exécution de la présente loi.

Il est autorisé, dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre publics, comme en vue de faciliter et d'encourager le développement économique du pays, à prendre dans le cadre de la présente loi, ou provisoirement et jusqu'au règlement par la loi, les mesures reconnues nécessaires à l'égard des inventions ou applications nouvelles concernant la technique de l'automobilisme.

Le Conseil fédéral règle notamment par voie d'ordonnance les points suivants:

- teneur uniforme des formulaires pour permis de circuler et permis de conduire;
- formule uniforme pour le calcul de la force en chevaux des moteurs;
- gabarit des automobiles de poids lourd;

exigences spéciales concernant les automobiles de poids lourd employés accidentellement ou professionnellement au transport de personnes, ainsi que concernant les conducteurs de ces véhicules; admission de tracteurs, qualités et nombre des remorques;

prescriptions spéciales concernant la circulation sur les routes de montagne;

dispositions concernant les bandages admis et prescrivant, quand les progrès techniques le permettront, de munir les automobiles d'un enregistreur automatique de vitesse.

(C. f. art. 56 et 27.)

Antrag des Bundesrates.

Kontrollführung über Art, Zahl und Standort der Automobile, Führerausweise und Entzugsverfügungen;

(Als drittletztes Alinea beizufügen.)

Proposition du Conseil fédéral.

contrôle concernant le genre, le nombre et le lieu de stationnement des automobiles, ainsi que les permis de conduire et les décisions portant retrait de ces permis;

(Devient alinéa 6.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Der erste Absatz dieses Artikels ist klar und bedarf keiner Erläuterung. Neu ist der zweite Absatz, der dem Bundesrat die Vollmacht gibt, im Rahmen dieses Gesetzes oder wenn sich neue Erfindungen zeigen, bis zum Erlass eines Gesetzes das Nötige vorzukehren. Und zwar sowohl im Interesse der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, wie auch zur Erhaltung und Hebung der Volkswirtschaft des Landes. Es können sich, wie wir das schon wiederholt hervorgehoben haben, interessante und sehr wichtige Neuerungen zeigen. Da ist es bei dem langsamen Gang unserer Gesetzgebung notwendig, dass der Bundesrat die vorsorglichen Massnahmen rechtzeitig treffen kann.

Bezüglich der einzelnen Punkte, über die Vorschriften erlassen werden sollen, ist zu bemerken, dass diese Punkte nur Beispiele sind, nur das Wesentlichste enthalten sollen und die Aufzählung im übrigen nicht vollständig ist.

Ich möchte Ihnen hier noch zwei Aenderungen beantragen, und zwar auf Grund einer Eingabe der Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich. Diese schlägt vor, dort, bei der einheitlichen Formel zur Bemessung der Pferdekkräfte des Motors zu sagen: « Bemessung der Stärke des Motors ». Es scheint mir das den Verhältnissen zu entsprechen. Die Formel ist von wesentlicher Bedeutung namentlich bei der Bestimmung der Automobile, und da ist es sehr wünschenswert, dass eine einheitliche Formel für die ganze Schweiz, d. h. für alle Kantone besteht. Sie besteht so viel mir bekannt ist, jetzt schon. Sodann wird vorgeschlagen, auch die einheitlichen Kontrollschilder für Automobile unmittelbar nach der Aufführung der Stärke des Motors anzuführen, also als weiteren Punkt anzuführen « einheitliche Kontrollschilder für die Automobile ». Ich glaube, dem Wunsche kann Rechnung getragen werden, trotzdem es meines Erachtens selbstverständlich ist, dass, wenn man einheitliche Formulare aufstellt für den Verkehrs- und für den Führerausweis, man wohl auch einheitliche Kontrollschilder für die

Motorwagen schaffen wird. Ich beantrage, den Artikel mit diesen zwei Ergänzungen anzunehmen.

M. le Président: Est-ce que la proposition du Conseil fédéral n'est pas maintenue?

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich habe den Antrag nicht bekämpft, ich bin einverstanden, dass der Antrag des Bundesrates noch hineingenommen wird.

Bundesrat Häberlin: Der Herr Präsident der Kommission ist einverstanden mit der Aufnahme der Einfügung, welche der Bundesrat beantragt. Ich habe deshalb geglaubt, nichts beifügen zu müssen, so lange dieser Antrag nicht bekämpft sei.

Angenommen. — Adopté.

Art. 63.

Antrag der Kommission.

Kantonale Vorschriften und Amtsstellen.

Die kantonalen Vorschriften über den Strassenverkehr sind durch die Kantone den Verkehrsvorschriften dieses Gesetzes anzupassen.

Die Kantone bezeichnen die zur Ausführung dieses Gesetzes zuständigen kantonalen Amtsstellen und treffen die nötigen Ausführungsmassnahmen.

(B. R., Art. 56).

Proposition de la commission.

Prescriptions et autorités cantonales.

Les cantons sont tenus d'adapter les dispositions cantonales concernant la circulation sur la voie publique aux prescriptions de la présente loi réglant la circulation des automobiles et des cycles.

Les cantons désignent les autorités cantonales compétentes pour assurer l'exécution de la présente loi et prennent les arrêtés d'exécution nécessaires.

(C. f., art. 56).

Angenommen. — Adopté.

Art. 64 und 64bis.

Art. 64.

Antrag der Kommissionsmehrheit.

Gebühren und Steuern.

Der Bundesrat kann bestimmen, bis zu welcher Höhe die Kantone berechtigt sind, Taxen, Gebühren, Abgaben und Spezialsteuern auf Automobile und Fahrräder zu erheben.

Die Erhebung von Eingangsgebühren auf ausländische Automobile bleibt dem Bunde vorbehalten.

Kantonale Durchgangsgebühren sind nicht zulässig.

Die kantonale Besteuerung ausländischer Automobile ist gestattet, wenn solche mehr als drei Monate in der Schweiz verbleiben.

Die Besteuerung der Automobile und Fahrräder der Eidgenossenschaft ist gestattet im Verhältnis ihrer zeitlichen Verwendung ausserhalb des Dienstes. Militärfahräder bleiben steuerfrei.

(B. R., Art. 54).

Proposition de la majorité de la commission.

Taxes et impositions.

Le Conseil fédéral peut limiter les taxes, émoluments, droits et impôts spéciaux que les cantons perçoivent sur les automobiles et les cycles.

La perception de droits d'entrée sur les automobiles étrangers est réservée à la Confédération.

Toutes taxes cantonales de transit sont interdites.

L'imposition par les cantons des automobiles étrangers est permise, si ces véhicules restent en Suisse plus de trois mois.

Les automobiles et les cycles de la Confédération peuvent être imposés par les cantons à proportion du temps où ils sont employés en dehors du service. Les cycles militaires sont exempts de toute taxe.

(C. f., art. 54).

Antrag der Kommissionsminderheit.

Streichung von Abs. 1.

Proposition de la minorité de la commission.

Supprimer le 1^{er} alinéa.

Antrag Andermatt,

vom 20. Dezember 1923.

Die von den Kantonen auf Automobile erhobenen Gebühren sind hauptsächlich zur Verbesserung der Strassen zu verwenden. Soweit Strassen, die vom Bundesrate für den Durchgangsverkehr bestimmt werden, zufolge den Bestimmungen dieses Gesetzes verbessert werden müssen, hat der Bund die Hälfte der Kosten zu übernehmen.

Proposition Andermatt,

du 20 décembre 1923.

Les émoluments perçus sur les automobiles par les cantons seront affectés principalement à l'amélioration des routes. En tant que des routes désignées par le Conseil fédéral comme routes de grande circulation générale devront être améliorées en vertu des dispositions de la présente loi, la Confédération supportera la moitié des frais.

Art. 64bis.

Antrag des Bundesrates.

Subventionierung von Autostrassen.

Sofern aus dem Automobilverkehr künftige Bundeseinnahmen geschaffen werden, welche kraft Gesetzes zu Subventionen an die Erstellung, die Verbesserung und den Unterhalt von diesem Verkehr dienenden Strassen bestimmt sind, wird sie der Bund in erster Linie für die dem Durchgangsverkehr dienenden Strassen verwenden. Die Beiträge, bei deren Bemessung das Autostrassennetz und die Finanzkraft des Kantons zu berücksichtigen sind, können von dem Masse abhängig gemacht werden, in welchem der Kanton seine Spezialeinnahmen aus Automobilen für den Strassenunterhalt verwendet.

Proposition du Conseil fédéral.

Subventionnement des routes pour automobiles.

Si la circulation des automobiles venait à procurer à la Confédération des recettes devant être, de

par la loi, affectées à subventionner l'établissement, l'amélioration et l'entretien de routes servant à cette circulation, la Confédération consacrerà ces recettes en premier lieu aux routes de grand passage. Les subventions seront fixées en tenant compte de l'importance du réseau des routes ouvertes aux automobiles dans le canton et de la capacité financière de ce dernier. Elles pourront être proportionnées à la mesure dans laquelle le canton affectera à l'entretien des routes les recettes spéciales que lui procurera la circulation des véhicules automobiles.

Antrag Huber-Uri,

vom 21. Dezember 1923,

zu Art. 64 und 64bis. Soweit Strassen für den Automobilverkehr besonders hergerichtet oder verbessert und unterhalten werden müssen, hat der Bund wenigstens die Hälfte der Kosten zu übernehmen.

Eventuell: als Postulat zur Prüfung und Berichterstattung an Bundesrat.

• **Proposition Huber-Uri,**

du 21 décembre 1923,

aux art. 64 et 64bis. En tant que des routes devront être spécialement préparées ou améliorées et entretenues pour la circulation des automobiles, la Confédération supportera au moins la moitié des frais.

Eventuellement: ce texte est présenté comme postulat à renvoyer au Conseil fédéral pour examen et rapport.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich möchte mir erlauben, lediglich zu beantragen, den Artikel so anzunehmen wie er vorliegt, behalte mir aber meine Ausführungen vor, nachdem ich die Begründung von Abänderungs- und Ergänzungsanträgen gehört habe.

Andermatt: Der vorliegende Gesetzesentwurf steht auf dem Standpunkt, dass die Besteuerung der Automobile als Vermögensobjekt den Kantonen verbleibt. Aber nicht nur das, es verbleibt den Kantonen auch das Recht, für die Verkehrsbewilligungen, für die Führerausweise wie bisher Gebühren zu beziehen. Die Mehrheit der Kommission will nun dem Bundesrate das Recht einräumen, das Maximum dieser Gebühren zu bestimmen. Auf den ersten Blick erscheint eine solche Bestimmung verständlich. Man glaubt damit einerseits eine gewisse Gleichheit im Gebührenrecht herbeiführen, andererseits Tendenzen, das Gebührenrecht finanziell allzusehr auszubeuten, entgegenzutreten und in die richtigen Schranken weisen zu können. Wenn ich trotzdem nach reiflicher Ueberlegung dem Alinea, wonach der Bundesrat bestimmen kann, bis zu welcher Höhe die Kantone berechtigt sind, Taxen, Gebühren, Abgaben und Spezialsteuern auf Automobile und Fahrräder zu erheben, nicht beistimme und es abzulehnen beantrage, geschieht es aus dem Grunde, weil diese Bestimmung dem Bundesrate das Mittel an die Hand gibt, das bezügliche kantonale Gebührenrecht geradezu illusorisch zu machen. Dass so etwas in der Zukunft eintreten könnte, scheint mir aus dem vom Bundesrat beantragten Art. 64bis hervorzugehen. Es wird hier von künftigen Bundes-

einnahmen aus dem Automobilverkehr gesprochen, welche zur Verbesserung der Durchgangsstrassen verwendet werden sollen.

Ich frage nun, was sind das für künftige Bundes-einnahmen aus dem Automobilverkehr? Doch keine ändern als die Bewilligungsgebühren! So wie die Vorlage lautet, ist die Möglichkeit geschaffen, dass der Bundesrat auf der einen Seite die Taxen, Gebühren, Abgaben und Spezialsteuern auf Automobile auf ein Minimum reduzieren und auf der andern Seite aus dem gleichen Titel Bundesgebühren beziehen kann. Dagegen müsste ich mich für die Kantone, welche diese Gebühren dringend notwendig haben, auflehnen.

Mit Bezug auf die Besteuerung und das Gebührenrecht der Kantone scheinen mir noch folgende Bemerkungen am Platze:

Der Bund schreibt im vorliegenden Gesetze vor, dass die Kantone gewisse Strassen für den durchgehenden Automobilverkehr bereit zu stellen haben. Der Bund schreibt vor, mit welchen Lasten und mit welchen Geschwindigkeiten auf diesen Strassen gefahren werden kann. Er geht noch weiter und bestimmt, dass auch auf allen übrigen kantonalen Strassen, die dem Automobilverkehr geöffnet sind, mit diesen Lasten, mit diesen Geschwindigkeiten, überhaupt nach den Vorschriften des Bundesgesetzes gefahren werden kann. Diese Vorschriften gehen weiter als die bisherigen Vorschriften der Kantone, sie gehen auch weiter als die bisherigen Vorschriften des Konkordates. Die Kantone haben inskünftig ihre Strassen und besonders die Brücken und Dohlen, über welche diese Strassen führen, den Bundesvorschriften entsprechend bereit zu stellen. Das gibt Lasten, grosse Ausgaben für die Kantone und besonders für die Gebirgskantone Uri, Wallis und Graubünden. Die Kantone, in denen viele Automobilhalter domiziliert sind, können sich teilweise die Mittel verschaffen, um die Strassen den neuen Anforderungen entsprechend herzurichten. Woraus sollen aber Kantone wie Wallis- und Uri, welche wenig oder gar keine Automobile, dagegen Durchgangsstrassen von grosser Länge haben, diese Kosten bestreiten? Aus allgemeinen Mitteln? Die allgemeinen Mittel der hier in Frage kommenden Kantone sind ohnehin klein. Aus diesem Grunde und weil das Gesetz den Kantonen und der einen Seite Rechte nimmt und ihnen auf der andern Seite nicht unbedeutliche Lasten auferlegt, habe ich schon in der Kommission den Antrag gestellt, dass die Gebühren auf Automobile hauptsächlich zur Verbesserung der Strassen zu verwenden sind. Weiter habe ich folgende Bestimmung vorgeschlagen: Soweit die Strassen, die vom Bundesrat für den Durchgangsverkehr bestimmt wurden, zufolge der Bestimmungen dieses Gesetzes verbessert werden müssen (und das trifft überall zu, wo Brücken und Dohlen nicht genügen), hat der Bund die Hälfte der Kosten zu übernehmen. Ich bin in der Kommission mit diesem Antrag in Minderheit geblieben. Ich nehme den Antrag wieder auf. Er entspricht auch dem seinerzeit gestellten Postulat der Herren Wirz und Ribordy. Wenn meinem Antrage gegenüber eingewendet werden will, dass die Kantone diese Strassen sowieso im Stande halten müssen, so ist zu erwidern, dass dies nur soweit zutrifft, als das kantonale Recht es verlangt. Das vorliegende

Gesetz geht aber weiter, es schreibt von Bundeswegen vor, wie die kantonalen Strassen eingerichtet werden müssen, welchen Anforderungen sie zu entsprechen haben.

Es ist nun vielleicht der Weg der Subvention nicht allgemein beliebt, besonders, wenn man an den Stand der eidgenössischen Finanzen denkt. Er gefällt mir auch nicht sonderlich, aber etwas muss geschehen, um den Kantonen die Lasten, die ihnen das gegenwärtige Gesetz auferlegt, erträglich zu machen. Wenn man den von mir eingereichten Antrag nicht als die richtige Lösung erachten sollte, so kann man die Kommission beauftragen, eine andere Lösung zu suchen. Es gibt solche Lösungen. Ich mache darauf aufmerksam, dass das Gebührenrecht unter Umständen so gestaltet werden könnte, dass man wie bei den Patenttaxen der Handelsreisenden die Gebühren auf den Kopf der Bevölkerung und die Länge der Durchgangsstrassen verteilen würde, eine Lösung, für die ich mich allerdings nicht erwärmen könnte, aus Gründen, die ich hier nicht näher ausführen will.

Eine andere Lösung bestünde darin, dass man den Benzin- und Benzolzoll herbeiziehen und für die Unterstützung der Kantone verwenden könnte. Im Berichte des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Erhöhung des Einfuhrzolles auf Benzin und Benzol zu motorischen Zwecken vom 17. Dezember 1923, der Ihnen gestern zugestellt worden ist, lese ich folgenden Satz: « Wir möchten übrigens erklärend beifügen, dass, wenn bei der heutigen Situation die höhere Zollbelastung des Benzins zugunsten des Bundesfiskus als solchen geboten ist, damit die Frage nicht präjudiziert sein soll, wie in Zukunft Benzin und andere Betriebsmittel herangezogen werden sollen zur Lösung der Automobilstrassenfrage im Sinne von Art. 55 des gegenwärtig den Räten vorgelegten Entwurfes eines Automobilgesetzes, » das heisst, mit Bezug auf Art. 64 des Automobilgesetzes. Nach dieser Botschaft denkt auch der Bundesrat an eine Lösung, den Kantonen mit dem Gelde, das aus dem Einfuhrzoll flüssig gemacht werden kann, helfend beizuspringen.

M. Béguin : Une forte minorité de la commission n'a pu souscrire au principe qui est inscrit à l'art. 64 du projet et elle vous en propose la suppression. Il y a là une question de principe assez importante.

Cette disposition me paraît porter atteinte à la souveraineté fiscale des cantons et nous ne croyons pas qu'il y ait lieu d'entrer dans la voie proposée. Nous estimons, tout d'abord, qu'il est douteux que cette prescription soit constitutionnelle. L'art. 37bis de la Constitution, adopté le 22 mai 1921, vise la circulation des véhicules, automobiles et cycles. Cela résulte de tous les travaux préparatoires qui ont été faits. La loi que nous élaborons a donc essentiellement pour but de déterminer des règles uniformes de police en matière de circulation automobile.

Pour moi, il n'est pas douteux que si, à l'occasion de la révision constitutionnelle, on avait introduit dans le texte destiné à être soumis au peuple une prescription autorisant la Confédération à « limiter les taxes, émoluments, droits et impôts spéciaux que les cantons perçoivent sur les automobiles et les cycles », le peuple se serait insurgé contre une règle semblable.

Il est intéressant de constater et de rappeler qu'à un moment donné, dans l'élaboration du projet de l'art. 37bis de la Constitution fédérale, on a songé à insérer une disposition de nature analogue à celle qui se retrouve maintenant à l'art. 64. La commission du Conseil des Etats, soucieuse de sauvegarder dans cette question, le plus possible, la souveraineté des droits des cantons, a envisagé différentes rédactions et, finalement, un troisième alinéa disant que la Confédération pouvait soumettre à des taxes la circulation des automobiles et des cycles, fut abandonné.

C'est un peu cette idée qui revient à l'art. 64; la Confédération s'immisce ici dans un domaine qui ne lui appartient pas, qui est exclusivement réservé aux cantons.

Je déduis de tout cela que l'on ne peut pas passer sur le texte précis et restreint qui a été voté par le peuple en mai 1921 — texte qui résulte d'un compromis —, pour attribuer à la Confédération le droit de limiter les taxes, émoluments, droits et impôts spéciaux perçus jusqu'ici par les cantons et qui leur reviennent exclusivement. D'autant plus que, si, à cet égard, on pouvait craindre l'arbitraire, et je ne crois pas qu'il y ait lieu d'éprouver cette crainte, parce que tous les cantons ont actuellement un intérêt direct au développement de l'automobilisme et que la plupart d'entre eux sont plus ou moins intéressés à la prospérité de l'industrie hôtelière, — si même on pouvait craindre l'arbitraire, la cour de droit public du Tribunal fédéral est là pour sauvegarder la liberté du commerce et de l'industrie. Par exemple, en matière de taxes de police, de taxes de cinémas, le Tribunal fédéral, par plusieurs arrêts, a annulé des arrêtés contenant, à l'égard des cinémas, des taxes telles qu'elles ne permettaient pas le fonctionnement régulier de cette exploitation, soit des taxes prohibitives. Si donc on estime — et je ne pense pas que le Conseil fédéral estime cela —, qu'il y a lieu de craindre l'arbitraire dans certains cantons en matière d'application de taxes, émoluments etc. on peut être assuré que le Tribunal fédéral, compétent en cette matière, pourra toujours être saisi de recours de droit public. Mais nous entrerions dans une voie nouvelle si nous autorisions le Conseil fédéral à limiter ces taxes. Et si l'on entre dans cette voie, il n'y a pas de raison pour qu'on ne nous propose pas des limitations de même nature dans d'autres domaines. Je dis qu'il n'y a aucune nécessité à le faire et que la manière dont les cantons ont procédé, jusqu'ici, en cette matière démontre qu'ils ont agi avec sagesse et modération.

Au surplus, ces taxes sont presque toujours fixées par l'autorité législative, avec faculté, pour le peuple, de se prononcer, par voie de referendum obligatoire ou facultatif. Il y aurait, à certains moments, quelque chose de choquant, — alors que le peuple d'un canton aurait admis, dans sa souveraineté, une loi sur la matière fixant les taxes, les émoluments etc. à percevoir sur les automobiles et les cycles —, de voir, dis-je, le Conseil fédéral intervenir et modifier des taxes cantonales. Il en résulterait, entre le Conseil fédéral et les cantons, un différend regrettable, entre la volonté populaire cantonale et la volonté du Conseil fédéral basée sur l'art. 64 de la loi. Le conflit serait insoluble.

Je n'entends pas exagérer la portée de cette

disposition. Mais enfin j'envisage une situation qui peut conduire à des conséquences pratiques assez fâcheuses.

La proposition qui vous est faite par la minorité de la commission est digne d'attention, d'autant plus que ces taxes, ces émoluments, ces droits et ces impôts spéciaux, sont réclamés par les cantons, à juste titre, parce que les cantons sont dans la nécessité absolue de couvrir de cette manière là une partie de leurs dépenses pour les chaussées. La Confédération — et nous ne le lui demandons pas d'ailleurs — ne verse rien aux cantons —, sous réserve des questions à examiner à la suite des propositions de MM. Andermatt et Huber — pour leurs frais de police et d'entretien des routes. La Confédération ne participant pas aux dépenses résultant de l'entretien des routes, je ne vois pas comment elle justifierait son intervention en ce qui concerne la fixation des taxes des automobiles et des cycles, taxes qui doivent être, en proportion, dans une certaine mesure avec l'accroissement des dépenses incombant aux cantons ensuite du développement considérable de la circulation des automobiles.

Nous avons de sérieuses raisons d'éviter l'introduction dans la loi de la disposition insérée à l'alinéa premier de l'art. 64. Il y a deux ans, dans un message du Conseil fédéral relatif au budget, on expliquait que le Département fédéral des finances songeait à la question de savoir si le Conseil fédéral ne pourrait pas, d'une façon ou d'une autre, imposer les automobiles proportionnellement au nombre des km parcourus. En somme, cette idée que le Département fédéral des finances caresse pour des motifs de restauration financière a déjà été prévue dans le projet de l'article constitutionnel, mais cette idée en fut éliminée. J'ai, quant à moi, gardé le souvenir de l'opposition, extrêmement justifiée, que notre collègue M. Savoy, de Fribourg, a faite ici, en présence de M. le conseiller fédéral Musy, en disant qu'il n'admettait en aucune façon l'intervention de la Confédération dans le domaine de l'imposition des automobiles et des cycles.

La semaine dernière, au Conseil national, alors qu'il était question déjà de la motion de M. de Rabours concernant l'augmentation des droits de douane sur la benzine, nous avons entendu — je l'ai entendu personnellement —, le chef du Département des finances déclarer que lorsque la loi fédérale que nous discutons en ce moment sera sur pied, il y aura lieu, pour le Département des finances, d'examiner à nouveau la question d'un impôt fédéral sur la circulation des automobiles, sous une forme ou sous une autre. Si l'on songe à limiter la compétence des cantons dans ce domaine, c'est parce qu'on espère que la Confédération pourra, un jour ou l'autre, se procurer quelque chose de ce côté-là.

C'est vous dire que cette question de l'art. 64 n'est pas sans importance. C'est vous dire aussi que la minorité estime extrêmement justifiée la proposition qu'elle vous présente, de ne pas introduire dans cet art. 64¹, le texte qui figure au projet, texte qui n'est pas, selon notre point de vue, en harmonie avec la disposition fédérale constitutionnelle sur la matière.

M. Dind: Je voudrais faire valoir quelques considérations d'ordre général qui touchent un peu

à ce que vient de dire M. Béguin et qui se rattachent également aux deux propositions faites par MM. Andermatt et Huber. J'appartiens à un canton qui possède un réseau routier très étendu (plus de 2000 km.) et qui dépense pour le goudronnage et le cylindrage de ses routes plus d'un million par an. C'est dire que pour nous, représentants du canton de Vaud, le problème qui est posé par les articles que nous discutons en ce moment a une importance considérable, étant donnée l'étendue de notre réseau routier et les dépenses que nous devons faire déjà aujourd'hui pour l'entretien convenable de ce réseau routier.

Nous avons discuté et renvoyé à la commission — précisément parce que les solutions qui nous étaient proposées ne nous paraissent pas toujours très satisfaisantes — des questions de police concernant par exemple les poids des véhicules et les vitesses de ceux-ci. Il est hors de doute que nous sentons tous que les solutions données à ce double point de vue sont d'un caractère très probablement provisoire. L'avenir, dans ce domaine-là, appartient à la route transformée et à la route permettant une vitesse aussi grande que possible supportant les poids les plus lourds de façon à répondre ainsi aux questions d'économie générale qui sont actuellement posées.

Il aurait par conséquent fallu pouvoir — et nous aurions dû le faire — réaliser avant tout ce réseau routier transformé, modernisé pour répondre aux exigences actuelles et futures.

Tout ce que nous faisons pour empêcher le développement de l'automobilisme constitue un ensemble de mesures défensives qui devront disparaître et faire place à une conception toute nouvelle. Le problème essentiel est donc représenté par le facteur qui résulte des dépenses nécessaires pour constituer ce réseau routier modernisé.

Une fois ce réseau constitué, les questions de police sur lesquelles nous nous sommes appliqués à discuter si longuement et peut-être si vainement, seront liquidées facilement, car elles sont d'un ordre secondaire.

La constitution du réseau routier adapté aux besoins actuels, voilà le nœud de la question. Et j'ajoute qu'il y a actuellement une injustice profonde dans la situation que nous avons présentement dans notre canton et dont souffrent d'autres cantons suisses, peut-être dans une plus large mesure encore que le nôtre. Cette injustice n'est pas voulue, mais résulte de la topographie de notre pays. Celle-ci permet à nos excellents amis de Genève, nos amis du bout du lac, ayant un réseau routier cantonal restreint de se rattraper en faisant parcourir le nôtre par une quantité d'automobiles considérable, ici sans contribuer en quoi que ce soit aux dépenses que fait le canton de Vaud pour l'entretien. Il y a là, sans que j'en aie de l'amertume, il y a là, dis-je, une situation inéquitable qui appelle l'intervention fédérale et doit aboutir à une distribution plus égale des dépenses.

Je comprends et je m'associe à l'idée de ceux qui désirent que l'on intervienne en tout premier lieu par une aide financière en faveur de certains cantons que j'appellerai routiers par rapport à d'autres qui ne le sont pas ou qui le sont beaucoup moins. Je suis donc favorable aux propositions présentées

soit par M. Huber, soit par M. Andermatt, qui visent au fond le même problème que moi.

Je ne veux pas intervenir dans le domaine juridique traité par M. Béguin, vu mon incompétence dans ce domaine; je pense que l'on pourra trouver un remède à la question qu'il a soulevée, mais j'estime qu'on doit avant tout trouver un remède à la situation financière intolérable qui est faite à certains cantons par la circulation et, surtout future, des automobiles et des camions.

C'est dans ce sens que je voterai le renvoi à la commission de tout ce problème avec l'idée que, si ce problème est résolu favorablement, on pourra tolérer des vitesses plus grandes et des poids plus lourds pour les véhicules en circulation dans notre pays.

Bundesrat Häberlin: Ihr Herr Präsident hat vollständig mit Recht die Diskussion zu Art. 64 und 64bis vereinigt, denn, wie Sie gesehen haben, ist es unmöglich, sich über den Abs. 1 von Art. 64 zutreffend zu äussern, ohne zugleich auch den von uns vorgeschlagenen Art. 64 bis in Berücksichtigung zu ziehen. Ich bin auch persönlich zur Auffassung gekommen, dass es notwendig sein wird, diese beiden Artikel im Zusammenhang an die Kommission zurückzuweisen. Ich stehe, glaube ich, nicht im Verdacht, dass ich leichtfertig Rückweisungsanträge stelle; ich habe bis jetzt sozusagen alle bekämpft, aber hier muss ich zugestehen, dass neue Anträge eingebracht worden sind von den Herren Andermatt und Huber-Uri, und dass auch Herr Dind auf neue Gesichtspunkte hingewiesen hat, und dass schliesslich die Aeusserungen des Herrn Béguin ebenfalls Anlass zu neuen Ueberlegungen geben können. Da halte ich es für angemessen, dass die Kommission diese Anregungen im Zusammenhang nochmals prüft. Es ist aber nötig, bevor Sie Rückweisung beschliessen, die Sache materiell zu besprechen; die Kommission muss das wünschen, damit sie ungefähr weiss, welche Ansicht Ihr Plenum in dieser Sache hat.

Herr Ständerat Béguin erklärt sich gegen den Art. 64 in seinem Abs. 1, vielleicht unter etwas falschen Voraussetzungen. Ich möchte nämlich sofort eine Erklärung abgeben. Der Bundesrat denkt nicht daran, Beschränkungen der Freiheit der Kantone in der Belastung der Automobile zurzeit vorzunehmen. Es ist nicht so sehr der Gedanke, eine Einheitlichkeit der Besteuerung oder der Gebühren herbeizuführen, welcher ihn leitet, als die Absicht, eine Maximalgrenze in dieser Besteuerung zu schaffen. Ob im übrigen ein Kanton seine Automobile vollständig unbesteuert lässt mit Spezialgebühren, das ist dem Bundesrate gleichgültig. Aber die Kantone sollen nicht bis zu einer unerträglichen Höhe der Spezialbelastung gehen, weil wir nun — und das ist der Inhalt des Art. 64 bis — vorsehen, dass der Bund die Möglichkeit haben sollte, eine Einnahmequelle für sich zu schaffen, freilich, wie ich sofort beifüge, mit ganz besonderer Bindung, als Treuhänder für die Kantone, wenn ich mich mit einem etwas vagen juristischen Bilde ausdrücken darf. Sie haben vorhin aus dem Munde des Herrn Dind gehört, dass es eben ganz verschiedene Kantone gibt, Kantone mit ausgedehnten Autostrassen und Kantone mit grossen Autoeinnahmen. Leider fallen diese beiden Kategorien nicht immer zusammen, sondern sie sind

manchmal in zwei Lagern. Der eine hat nur die Strassen und der andere nur die Gebühren. Diese Lage erscheint nun jedermann als unbillig. Das ist seinerzeit in Ihrem Rate speziell durch Herrn Ständerat Wirz und den verstorbenen Herrn Ständerat Ribordy auseinandergesetzt worden. Sie erinnern sich wohl, dass aus der ursprünglichen Opposition dieser Herren gegen den Verfassungsartikel 37bis auf dem Wege eines Kompromisses ein Postulat herausgewachsen ist, das der Ständerat zu dem seinigen gemacht hat und das in seinem zweiten Teil lautet: «Der Bundesrat wird eingeladen, zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten, wie der Bund den Kantonen, deren Strassen er für den Automobilverkehr offen erklärt, unter billiger Berücksichtigung besonderer Verhältnisse, Beiträge leisten kann.» Der Sprechende hatte damals die Ehre, beim letzten Stadium der Schaffung des Verfassungsartikels noch mitzuwirken, und er hat damals erklärt, dass er im Namen des Bundesrates dieses Postulat gerne entgegennehme und gewillt sei, den Gedanken auch im Bundesrate und nachher vor den Kammern des Parlamentes zu vertreten, aber in der Meinung, dass wenn dem Bunde die Aufgabe zuteil werden soll, hier einzelne Kantone, die in schwierigen Verhältnissen sind, zu unterstützen, dann auch Einnahmequellen für diese Zwecke für den Bund zu schaffen seien. Es ist klar, dass es nicht angeht, zuerst in den Kantonen den Automobilisten unter einer Last von Abgaben zu erdrücken, damit dann nachher der Bund auch noch auf ihn sitzt und ihn ganz komprimiert. Da muss eine Grenze gezogen werden können für die Kantone, über welcher nur der Bund abschöpft, und zwar, wie gesagt, nicht in die eigene Kasse, sondern zugunsten einer Kasse, aus welcher er die Verteilung an die Kantone vornimmt. Warum das? Weil die Kantone unter sich selbst ja doch wohl nicht in der Lage sind, eine solche Verteilung vorzunehmen. Es wäre jedenfalls ein ganz interessantes Manöver, wenn man die 25 Kantone einladen würde, sie möchten sich untereinander darüber verständigen, wie z. B. der Kanton Genf dem Kanton Waadt helfen soll. Sie haben vorhin gesehen, wie die beiden Nachbarn einander angeblinzelt haben. Es wäre interessant zu sehen, wie der Kanton Uri oder der Kanton Obwalden zum Kanton Luzern oder zum Kanton Bern kommen mit der Bitte, die beiden Kantone möchten ihnen von ihrem Ueberfluss, den sie bei den Autosteuereinnahmen haben, etwas abtreten, weil die Luzerner und Berner die Brünigstrasse oder die Klausenstrasse befahren. Da braucht es naturgemäss einen Mittler und dazu offeriert sich der Bund. Er will keinen Rappen für sich.

Das letztere ist, wie ich Herrn Béguin sagen darf, der Unterschied gegenüber der Lösung, die in einem frühern Stadium der Beratung des Verfassungsartikels im Vordergrund stand. Herr Béguin hat mit Recht darauf hingewiesen, dass es eine Zeit gab, wo man dem Bundesrat das Recht zur Erhebung von Gebühren vindizieren wollte. Man hat diese Auffassung verlassen. Dort war aber kein Vorbehalt gemacht, dass der Bund die Einnahmen an die Kantone abtreten müsste. Heute präsentiert sich das Problem durchaus anders. Nach unserer Auffassung ist das, was wir vorsehen wollen, klar fixiert. Wir wollen erstens einmal ein neues Bundesgesetz, das uns die Kompetenz gibt, derartige Gebühren auf

irgendeinem Wege zu erheben, und das gleichzeitig vorschreibt, dass wir diese Gebühren nicht für uns behalten dürfen, sondern für die Kantone verwenden müssen.

Wir haben auch ein wenig die Grundsätze gestreift, nach denen die Verwendung stattfinden müsste. Sie sind hier nur in groben Umrissen angedeutet, wie das in diesem mehr programmatischen Artikel nicht anders gemacht werden kann. Wir schlagen vor, zu sagen, dass bei der Bemessung der Beiträge berücksichtigt werden sollte: das Autostrassennetz des Kantons, seine Finanzkraft, und dass der Bund auch sollte sagen können, dass er dabei darauf abstelle, ob der Kanton auf seinem Gebiet das gleiche tue, wozu er, der Bund, sich verpflichte, ob also der Kanton die Autogebühren, welche ihm noch bleiben, für die Autostrassen verwendet. Wenn er das nicht tut, sondern einfach die Hilfe des Bundes verlangt, so, meinen wir, sei er nicht befugt, zum Bund zu kommen mit der offenen Hand, offen allerdings nur zum Nehmen. Diese Grundsätze dürften im grossen und ganzen richtig sein.

Mit diesem Vorbehalt sind wir gerne bereit, auf die Anregung der Herren Andermatt und Huber einzugehen. Aber das, was sie uns heute zumuten, dass wir bloss bezahlen und nichts bekommen, können wir nicht annehmen. Auch der Bund muss zuerst seine Einnahmen haben, wenn er seine Ausgaben soll decken können. Es ist ja nicht etwas, was er für sich beansprucht. Will der Bund denn die Durchgangsstrassen für sich öffnen? In keiner Art, sondern sie sollen dem grossen Verkehr dienen, sie sollen allen Eidgenossen dienen, in erster Linie natürlich den Kantonen selbst, welche diese Durchgangsstrassen haben. Ich stelle mir überhaupt die Sache nicht so vor, wie ich aus gewissen Voten manchmal heraus hören musste, dass es so kommen werde, dass wir von Bundes wegen in allen Kantonen Durchgangsstrassen öffnen müssen, durch *decretum senatus populi*, sondern die Sache wird sich so machen, dass wir da, wo der bisherige Zustand schon genügend ist, diesen anerkennen und nur da öffnen, wo bis jetzt die Strassen dem Automobilverkehr verschlossen sind. Bis jetzt hatten wir diese Durchgangsstrassen fast in der ganzen Schweiz. Da sehe ich gar nicht ein, wieso wir nun als die bösen Zentralisten zu den Kantonen kommen und ihnen befehlen sollen aufzutun, was schon lang geöffnet war. Das haben wir ja gar nicht nötig, die Kantone werden hoffentlich im uraltesten Interesse auch in Zukunft die meisten Durchgangsstrassen offen halten. Es kann nicht ihre Absicht sein, als weisse Flecken auf der Karte zu figurieren, wie das Innere Afrikas, sondern sie wollen selbst am Verkehr liegen. Wir haben einen einzigen Kanton, der sich bis jetzt verschlossen hat, der aber in letzter Zeit, in verschämter Beschränkung allerdings, doch einige Strassen geöffnet hat und der vielleicht seine Strassen noch in etwas grösserem Masse öffnen wird. Ich bin überzeugt, dass wir uns auch mit der Regierung des Kantons Graubünden und mit dem Bündner Volk, das hinter der Regierung steht, ohne weiteres einigen werden, dass sie selbst uns geeignete Durchgangsstrassen offerieren werden. Es wird also nicht einmal dort ein Ukas nötig sein.

Etwas weiter, als wir gehen können, geht nun allerdings der Antrag Andermatt. Er ist der Zentralist,

nicht wir. Er will in seinem Antrag festsetzen, dass der Bund befehle, die von den Kantonen auf den Automobilen erhobenen Gebühren seien hauptsächlich zur Verbesserung der Strassen zu verwenden. Soweit gehen wir gar nicht, wir lassen die Kantone über ihre Einnahmen entscheiden, wir animieren sie nur etwas mit dem Art. 64 bis durch die Prämie, die wir ihnen versprechen, wenn sie auch ihre Einnahmen aus der Automobilbelastung für die Strassen verwenden. In diesem Falle würden wir auch bei der Verteilung der Bundeseinnahmen, die hierfür bestimmt sind, gebührend Rücksicht tragen. Wenn ein Kanton das nicht tut, wird er nicht oder weniger gut bedacht. Also wir, die bösen Bundesmänner, sind eigentlich die Föderalisten und Herr Andermatt der Zentralist. Das ist ein launischer Zufall der Geschichte, den man ab und zu konstatiert. Er wird sich ja vielleicht nicht sobald wiederholen und wir brauchen noch nicht zu singen: «*La ci darem la mano*», wir wollen das dem Herrn Battistini überlassen.

Das sind einige Darlegungen darüber, wie wir uns die Sache denken. Wenn ich Herrn Ständerat Andermatt richtig verstanden habe, glaubt er, der Bund suche Einnahmen bei den Bewilligungsgebühren. Daran haben wir eigentlich nicht gedacht, sondern, wie ich schon bei der letzten Beratung des Verfassungsartikels andeutete, schwebten uns andere Lösungen vor. Damals stand für mich der Gedanke des Benzinmonopols noch im Vordergrund. Es ist seither gefallen. Wir können uns heute fragen, ob nicht die Benzinverzollung dafür herangezogen werden soll. Hier möchte ich das Tor durchaus offen lassen. Wir wissen nämlich nicht, wie lang Benzin und Benzol die hauptsächlichsten Betriebsmittel für das Automobil bleiben werden. Das alles kann sich ändern, und daran müssen wir denken, wenn wir je einen Stoff, der als Betriebsmittel für das Automobil dient, belasten. Es kann das zu einer gewissen Zeit auch der Vollgummi sein. Wenn wir aber jetzt auf ihn abstellen, so ist es möglich, dass er im nächsten Jahr gar nicht mehr verwendet wird, dank unserer Bevorzugung des Pneus, und dann haben wir durchaus keine Einnahmen mehr. Wollen wir dann die Pneus besteuern, oder wollen wir im Sinne einer Andeutung des Herrn Bundesrats Musy eine Abgabe auf die zurückgelegten Kilometer erheben? Es sind da verschiedenartige Lösungen denkbar. Aber, ob wir die eine oder andere wählen, wir beabsichtigen, im einen oder anderen Falle die Erträge für die Verbesserung der Automobilstrassen zu verwenden. Es soll in den Räten gesagt worden sein, dass der Bund diese Einnahmen in Zukunft für sich zu beanspruchen gedenkt. Damit bin ich nicht einverstanden. Herr Andermatt hat Ihnen bereits die Botschaft über die Zollerhöhung auf Benzin und Benzol angeführt, in welcher Sie eine ausdrückliche Erklärung des Bundesrates finden. Diese Erklärung ist gedruckt und haftet dafür, dass mit der jetzigen Erhöhung des Benzinzolles nicht etwa beabsichtigt war, dem zukünftigen Art. 64 bis unserer Vorlage zuwiderzuhandeln und etwa jetzt schon zu erklären, dieser Benzin Zoll dürfe nicht für die Automobilstrassen beansprucht werden. Im Gegenteil, wenn wir zur neuen Gesetzgebung kommen, welche gestattet, die Automobilstrassen zu subventionieren, so soll daran gedacht werden, dass auch diese Einnahme wieder ihrem Hauptzweck zugeführt werden soll.

Das ist die Bedeutung unseres Art. 64 bis. Es ist ihm vorgeworfen worden, er sei eigentlich ein Programmartikel, weil er nur bedingt, sogar zweifach bedingt etwas zusichere, indem erstens ein noch nicht vorhandenes Bundesgesetz vorausgesetzt und indem zweitens heute schon dessen Hauptinhalt umschrieben werde, während doch erst später darüber zu entscheiden sei. Rein logisch gesprochen ist das vielleicht richtig, aber wenn man ein Gesetz macht, darf man auch auf die Zukunft hinweisen. Herr Dind hat mit vollem Recht erklärt, alles was wir jetzt machen, sei ein Provisorium, die richtige Lösung werde mit den guten Autostrassen kommen. Das unterstreiche und unterschreibe ich mit allem Nachdruck. Es ist daher nicht überflüssig, wenn wir in einem einzigen Artikel des Automobilgesetzes einen Wegweiser nach der Zukunft aufstellen und hier schon entscheiden, wie wir uns diese Zukunft hinsichtlich der Strassenverbesserung durch gemeinsame Zusammenarbeit von Bund und Kantonen denken. Wir dürfen heute nicht einfach über die schlechten Strassen jammern, die wir zum Teil noch haben, sondern wir müssen den Entschluss fassen, aus diesen ungenügenden Strassen gute Strassen zu machen. Mit 6 Millionen können wir 100 km richtige Strassen erbauen. Zuerst erschrickt man vor dieser Zahl, wenn man aber erfährt, wie sich das rentiert infolge der Einsparung an Material, infolge der Vermeidung von Reparaturen, wie sich das rentiert für den Inhaber der Strassenhoheit, für den Kanton und für den Automobilisten, dann wird man nicht mehr so sehr erschrecken, sondern eher auf den Gedanken kommen, ob die Kantone nicht geradezu Kapitalien aufnehmen und gewisse Anlagen bereits erstellen sollen, die sie allmählich amortisieren würden. Wenn ich recht berichtet bin, so ist der Kanton Solothurn in dieser Beziehung vorangegangen. Auch die Automobilisten sind grundsätzlich damit einverstanden. Sie lassen sich belasten, wenn sie nur die Ueberzeugung haben können, dass das, was sie opfern an Abgaben und Steuern, zur Instandstellung der Automobilstrassen verwendet wird und damit der bessern Erhaltung der Automobile dient. Ich bitte Sie also, die Art. 64, Al. 1, und 64 bis in diesem Sinne an die Kommission zurückzuweisen, damit sie eine Lösung suche, die den verschiedenen Voten gerecht wird.

Wirz: Nachdem das Postulat, das der Sprechende seinerzeit in Verbindung mit dem sehr verehrten, seither leider verstorbenen Herrn Kollegen Ribordy Ihnen zu stellen die Ehre hatte, mehrfach erwähnt worden ist, findet er sich auch zu einigen Bemerkungen veranlasst. Dieselben werden kurz sein, schon mit Rücksicht auf die vorgerückte Zeit und auf die knapp bemessene Zeit, welche uns noch für die Behandlung der Vorlage übrig bleibt.

Ich möchte Sie daran erinnern, wie sich die Vorgänge bei der Schlussberatung des Verfassungsartikels über den Automobil- und Fahrradverkehr gestaltet haben. Man hat in der Kommission aus guten Gründen referendumpolitischer Natur bedeutenden Wert darauf gelegt, dass die Formulierung des Antrages für den neuen Verfassungsartikel so gefasst werde, dass sämtliche Mitglieder der Kommission sich mit demselben einverstanden erklären können. Sie wissen ja alle, wie schwer es gehalten

hat, in dieser Frage eine Einigung zu erzielen. Diese Einigung ist dann schliesslich zustande gekommen, wie Herr Bundesrat Häberlin zutreffend bemerkt hat, im Wege des Kompromisses. Herr Ribordy und der Sprechende haben erklärt, wir können schliesslich unsere Zustimmung dazu erteilen, dass im grossen und ganzen die Gesetzgebungshoheit über das Automobilwesen und den Fahrradverkehr auf den Bund übergehe, aber man müsse uns eine gewisse Konzession machen hinsichtlich des Strassenunterhaltes und der Kosten für Verbesserung oder für Erstellung von Automobilstrassen. Wir hätten sehr gewünscht, Herr Ribordy und ich, dass eine derartige Bestimmung in den Verfassungsartikel selbst aufgenommen worden wäre. Unsere Herren Kollegen von der Kommission haben in Uebereinstimmung mit dem Herrn Departementsvorsteher gesagt, diese Bestimmung passe nicht sehr gut in den Verfassungsartikel hinein, aber wir stellen ein Postulat und dieses Postulat wird von der ganzen Kommission beantragt. Dieses Postulat wird dann wesentlich den gleichen Zweck erreichen, den eine diesfällige Bestimmung in der Verfassung selbst erreicht hätte. Herr Ribordy und ich haben dann unter dieser Bedingung und unter der bestimmten Voraussetzung, dass ein derartiges Postulat eingebracht und angenommen werde, unsere Zustimmung zum Verfassungsartikel erklärt. Das Postulat, wie es schliesslich dem Rate unterbreitet und von demselben ohne Opposition und unter ausdrücklicher Zustimmung des Herrn Vorstehers des Justiz- und Polizeidepartementes angenommen wurde, ist in seiner endgültigen Fassung der Feder unseres Herrn Kommissionspräsidenten Bolli entfallen. Ich betone also, dass es sich hier um einen Kompromiss handelt, auf den Herr Ribordy und ich als Vertreter der Minderheit der Kommission ein ganz bedeutendes Gewicht gelegt haben, und dass bei uns, nachdem das Postulat auf einstimmigen Antrag der Kommission vom Rate auch einstimmig angenommen und vom Vertreter des Bundesrates entgegengenommen wurde, darüber kein Zweifel mehr gewaltet hat, dass dem Postulat entsprochen werde.

Auf der einen Seite haben wir nun darauf verzichtet, die kantonale Hoheit über das Strassenwesen auch in der Automobilfrage unbedingt gewahrt zu wissen und haben Zugeständnisse gemacht, um dem Rate einen Antrag der einstimmigen Kommission vorlegen zu können. Auf der andern Seite hat man uns zugesichert, dass dann die Frage geprüft und gelöst werde, inwiefern der Bund den Kantonen an den Unterhalt der Automobilstrassen Subventionen leisten werde. Nun habe ich damals im Einverständnis mit Herrn Ribordy sel., wie Sie aus dem stenographischen Bulletin der Verhandlungen ersehen können, die bestimmte Erklärung abgegeben, dass wir es als eine *conditio sine qua non* betrachten für unsere Zustimmung zu dem Verfassungsartikel, dass dann auch das Postulat angenommen und demselben nachgelebt werde.

Ich habe mich veranlasst gefühlt, auf diese Vorgänge speziell hinzuweisen, und zwar unter ausdrücklicher Betonung der Tatsache, dass die Haltung von Herrn Ribordy und mir hinsichtlich des Verfassungsartikels durch die Annahme des Postulates bedingt war, weil ich den Eindruck gewonnen habe, dass die damaligen Vorgänge einigermassen aus dem Gedächtnis entschwunden seien. Ich brauche Sie nicht erst

darauf hinzuweisen, wie ausserordentlich stark das Strassennetz, welches dem Automobilverkehr geöffnet ist, in Anspruch genommen wird. Für die kleinen Kantone, welche einen verhältnismässig bedeutenden Teil ihres Strassennetzes für den Automobilverkehr öffnen müssen, sind die dadurch — ich gehe nicht zu weit und mache mich keiner Ueber-treibung schuldig, wenn ich es sage — sind die dadurch bedingten Kosten für Verbesserung, Unterhalt, Erweiterung der Strassen beinahe unerschwinglich geworden. Ich gestehe, dass ich dabei zunächst die Verhältnisse in meinem eigenen kleinen Heimatkanton ins Auge fasse, die mir auch am nächsten liegen. Wir haben einen relativ bedeutenden Teil unseres allerdings kleinen Strassennetzes für den Automobilverkehr herzustellen. Und dieser Automobilverkehr hat in jüngster Zeit eine unerwartete Zunahme erfahren. Wir liegen zwischen zwei grossen Verkehrszentren, Luzern mit dem Vierwaldstättersee auf der einen Seite und das Berner Oberland auf der andern Seite. Unsere Strassen werden also durch den Automobilverkehr ausserordentlich mitgenommen. Nun haben wir wenig Automobile, die wir besteuern können und wir dürfen ja im Interesse des Verkehrs in der Besteuerung der Automobile, in der Auflage von Taxen usw. nicht zu weit gehen. Dieser Gedanke liegt uns fern. In andern Kantonen bestehen ähnliche Verhältnisse. Ich glaube, dass es in Uri ebenfalls so sei und jedenfalls auch in Nidwalden. Es könnten auch noch andere Landesteile der Schweiz genannt werden, welche sich in einer ähnlichen Lage befinden. Hier sollte man uns mit einer Unterstützung an die Kosten des Strassenunterhaltes entschieden entgegenkommen. Früher hätten wir ja das Recht gehabt, ich sage nicht, dass es zweckmässig gewesen wäre, wenn wir von demselben Gebrauch gemacht hätten, aber wir hätten das Recht gehabt, unsere Strassen für den Automobilverkehr zu sperren. Ich wäre nicht derjenige gewesen, der das hätte tun wollen. Aber auf dieses Recht, auf das kantonale Recht der Strassenhoheit haben wir in diesem Punkte verzichtet im Interesse der einheitlichen Gestaltung der Gesetzgebung über den Automobilverkehr und sogar im Interesse der Förderung dieses Verkehrs. Nun muss uns aber ein Äquivalent geboten werden und aus diesem Gedanken ist das mehrerwähnte Postulat hervorgegangen. Wenn diese Tatsache im gegenwärtigen Gesetz einfach ignoriert wird, dann gerät sie in Vergessenheit und wir verlieren die Garantie, dass man dem Gedanken, der im Postulat Ribordy-Wirz niedergelegt war, gerecht werde. Dagegen muss ich Stellung nehmen.

Ich bin mit dem Antrag auf Rückweisung an die Kommission einverstanden, hege aber den lebhaften Wunsch und gebe ihm Ausdruck, dass das, was ich hier gesagt habe, von der Kommission auch in Würdigung gezogen werde. Es handelt sich hier um ein Problem von einer ganz erheblichen Bedeutung; es handelt sich aber auch um ein Problem, das durch die Annahme des Postulates Ribordy-Wirz seinerzeit in dem Sinne präjudiziert wurde, dass man den Grundsatz akzeptierte, es solle der Bund denjenigen Kantonen, die dessen hauptsächlich bedürftig sind, Beiträge an den Unterhalt der Automobilstrassen leisten. Ich betone drei Punkte: Es handelt sich um einen Kompromiss. Man hat uns nicht bloss Hoffnungen erwecken wollen, sondern man hat uns eine bestimmte

Aussicht eröffnet, man hat uns eine Zusicherung durch die einmütige Annahme des Postulates gegeben. Zweitens handelt es sich um ein Bedürfnis für diejenigen Kantone, die Verhältnisse besitzen, wie ich sie geschildert habe, und es sind deren mehrere. Man muss ihnen entgegenkommen, auch schon wegen der ausserordentlichen Steigerung, die der nun unter Bundesgesetzgebung stehende Automobilverkehr in jüngster Zeit gewonnen hat und wegen der ausserordentlich grossen Mehrkosten, die dadurch für diese Kantone bedingt werden. In dritter Linie ist es nach allen diesen Vorgängen nichts anderes als eine Sache der Billigkeit, dass man den Gedanken Rechnung trägt, die ich hier zu betonen die Ehre habe, und denen seinerzeit Herr Ribordy und ich in dem ursprünglichen von uns ausgegangenen Antrag auf ein Postulat Ausdruck gegeben haben. Ich betone aber, dass das Postulat schliesslich nicht von uns, sondern von der einstimmigen Kommission gestellt und vom Ständerat ebenso einstimmig angenommen worden ist.

M. le Président: Permettez-moi une recommandation. Nous avons l'intention de liquider cette loi aujourd'hui, de façon que la commission puisse l'examiner à nouveau et faire des propositions au mois de mars. Nous avons encore à discuter ce matin les divergences du budget et les différents objets à l'ordre du jour. Je prie donc Messieurs les orateurs qui demandant la parole sur la loi relative aux automobiles de bien vouloir être très brefs.

Hübel-Uri: Die Verhältnisse meines Kantons veranlassen mich, Ihnen folgenden Antrag zu stellen: «Soweit Strassen für den Automobilverkehr besonders hergerichtet oder verbessert und unterhalten werden müssen, hat der Bund wenigstens die Hälfte der Kosten zu übernehmen.»

Die amtliche Kontrolle über die Automobile und Fahrräder in unserem Kantone zeigt folgende Zahlen: 95 Personen- und Lastautomobile und Motorräder mit 10,000 Fr. Einnahmen, dazu 1900 Fahrräder mit 6000 Fr. Einnahmen, das gibt im ganzen 16,000 Fr. Einnahmen aus einheimischen Motorfahrzeugen. Die auswärtigen Motorfahrzeuge betragen zusammen 6545; die Einnahmen aus diesen belaufen sich im Jahre 1923 auf gegen 100,000 Fr. Sie sehen, dass die Ein- und Durchgangsgebühren von auswärtigen Motorfahrzeugen die Haupteinnahme für uns bilden. Mit den Gebühren von 16,000 Fr. aus den einheimischen Fahrzeugen können natürlich die Strassen nicht unterhalten werden. Das ist nur ein Tropfen auf einen heissen Stein. In einem Expertengutachten über unsere finanzielle Lage wird folgendes festgestellt: «Die Aufwendungen für den Unterhalt von 140 km Staatsstrassen betragen im Jahrfünft 1918/22 durchschnittlich 190,000 Fr., im Jahre 1922 185,000 Fr. Der Unterhalt der vier grossen Alpenstrassen Gott-hard, Furka, Oberalp und Klausen von 111 km Länge erfordert im Jahrfünft 1918/22 zusammen eine Aufwendung von jährlich 117,000 Fr. oder mit den Schneebruchkosten 132,000 Fr., im Jahre 1922 allein 160,000 Fr. Durch den vermehrten Automobilverkehr werden die Staatsstrassen des Kantons Uri in einem immer stärkeren Masse in Anspruch genommen.» Bekanntlich gibt der Bund an den Unterhalt der internationalen Alpenstrassen eine jährliche Entschädigung in Würdigung aller Verhältnisse, von

80,000 Fr. für den Kanton Uri, je 200,000 Fr. für Graubünden und Tessin, 50,000 Fr. für Wallis. Diese Beträge haben ehemals hingereicht, die Unterhaltskosten zu bestreiten. Heute reichen sie bei weitem nicht mehr aus, was ja ohne weiteres erklärlich ist aus der Steigerung der Löhne und der Preise für Material und Materialtransport. Die beteiligten Kantone haben daher bereits zu Anfang des Jahres 1921 an den Bund ein Gesuch gerichtet um entsprechende Erhöhung dieses Bundesbeitrages. Ich nehme an, diese Eingabe werde gründlich geprüft und seinerzeit guten Erfolg haben.

Im Berichte unseres Kantonsingenieurs an die Baudirektion sind die Kosten der Instandstellung der Furkastrasse für den Automobilverkehr auf eine Million berechnet, und es wird dazu bemerkt: « Soll die Furkastrasse so in stand gestellt und ausgebessert werden, dass man den heutigen und in nächster Zukunft zu erwartenden Verkehr ohne Gefahr, unbesorgt sich abwickeln lassen darf, werden Ausbauarbeiten ungefähr in oben erwähntem Umfange zur Ausführung in den nächsten Jahren vorgesehen werden müssen. Zu bemerken ist, dass die Reparatur der bergseitigen Trockenmauern in diese Zusammenstellung nicht aufgenommen wurde. »

Nun kommt die Vorlage des Bundesrates für ein Automobilgesetz. Ich erinnere daran, dass es in seiner Botschaft vom 3. November 1916, Ziff. 5, heisst: « Ein wesentlicher Teil der aus dem Automobilverkehr sich ergebenden Uebelstände rührt von der Unzulänglichkeit der Strassen her, die in unserem Lande für diesen Verkehr in der Regel nicht richtig beschaffen oder unterhalten sind. Eine wirksame Abhilfe kann in dieser Beziehung offenbar nur durch Verbesserung der Strassen geschaffen werden. Es lassen sich durch geeignete Arbeiten an den bestehenden Strassen, die den grössten Automobilverkehr aufweisen, die schwersten Uebelstände heben. Dabei ist entweder an eine besondere Herrichtung der Strassen zur Anpassung an die Bedürfnisse des Automobilverkehrs, oder aber an einen gesteigerten, auf besondere Weise durchzuführenden Unterhalt der Strassen zu denken, beides zu dem Zwecke, die Interessen des Publikums und der Automobilisten in der gleichen Weise zu befriedigen. Es erscheint demnach angemessen, wenn die geplante Gesetzgebung des Bundes sich auch die Verbesserung der vom Automobilverkehr vorwiegend benützten Strassen zur Aufgabe macht. Dieses Ziel kann nicht ohne Aufwand bedeutender Geldmittel erreicht werden. »

Was sagt die Vorlage in Art. 64? Dass der Bundesrat bestimmen könne, bis zu welcher Höhe die Kantone berechtigt sind, Taxen und Gebühren usw. zu erheben. Herr Béguin beantragt, diesen Satz zu streichen, Herr Andermatt will sagen, dass diese Gebühren für die Verbesserung der Durchgangsstrassen verwendet werden sollen. Sie mögen entscheiden, wie Sie wollen, ich mache darauf aufmerksam, dass in unserem Kanton die Gebühren von einheimischen Fahrzeugen nur 16,000 Fr. abwerfen. Ob nun der Bund sie hinuntersetzt oder aufrecht erhält, sie sind, wie gesagt, nur ein Tropfen auf einen heissen Stein für unsere grossen Unterhaltskosten. Der zweite Absatz sagt: Die Erhebung von Eingangsgeldern auf ausländischen Gebühren bleibt dem Bunde vorbehalten. Sie sind vorgesehen für die Versicherung. Dann kommt der 3. Absatz: « Kantonale

Durchgangsgebühren sind nicht zulässig. » Das ist nicht bloss eine ganz bedeutende Einschränkung der Strassenhoheit der Kantone, sondern, was hier hauptsächlich in Betracht fällt, eine schwere, verhängnisvolle Schädigung der Finanzen unseres Kantons. Dieser Satz bedeutet den Verlust von 100,000 Fr. Einnahmen aus den auswärtigen Fahrzeugen. Wie sollen wir unsere Automobilstrassen unterhalten, wenn diese 100,000 Fr. wegfallen? Es ist einfach keine Möglichkeit vorhanden, dieser Verpflichtung nachzukommen. Es muss für diesen grossen Ausfall an Einnahmen Ersatz geschaffen werden. Deshalb stelle ich eben diesen Antrag.

Der Bundesrat anerkennt grundsätzlich unsern Anspruch im Art. 64 bis. Er sagt, dass nicht bloss an die Erstellung und die Verbesserung, sondern auch an den Unterhalt von diesen dem Automobilverkehr dienenden Strassen Beiträge geleistet werden sollen, allerdings in erster Linie für die Durchgangsstrassen. Aber grundsätzlich ist doch der Anspruch für die Automobilstrassen überhaupt anerkannt. Freilich sagt er nur, wenn inskünftig Einnahmen gegeben werden. Ich begreife den Standpunkt des Bundesrates. Aber ich sage noch einmal: Uns nimmt der Bund mit Art. 64 sofort die Durchgangsgebühren weg. Da mag der hohe Bundesrat eben zusehen, wie er dafür Ersatz schafft, wenn er will, dass die Strassen gehörig in Stand gehalten werden. Dann sagt der Bundesrat nicht, in welcher Höhe er Beiträge leisten will, während ich beantrage, es sollte bestimmt werden, dass « wenigstens die Hälfte » der Kosten ersetzt werden sollen. Dadurch unterscheidet sich mein Antrag auch vom Antrage des Herrn Andermatt, welcher die Hälfte schlechthin beantragt, — es müssen die Verhältnisse berücksichtigt und Spielraum für die Beitragsleistung vorgesehen werden. Die Kantone sind von verschiedener finanzieller Kraft und die Kosten für die Strassen im Gebirge sehr verschieden von denen in der Ebene. Es muss Gewähr geboten werden, dass die Mittel auch wirklich ausreichen für Instandstellung und richtige Unterhaltung der Automobilstrassen. Gegenüber dem Antrag des Herrn Andermatt ist weiter zu bemerken: Was den ersten Satz betrifft, bin ich der Meinung von Herrn Béguin. Aber darüber will ich mich weiter nicht aussprechen. Dann aber spricht er nur von den Durchgangsstrassen. Nun weiss ich nicht, aber nehme an, dass für unsern Kanton als Durchgangsstrassen vorgesehen sind die Axenstrasse und die Gotthardstrasse in der Richtung Nord-Süd und in der Richtung Ost-West wahrscheinlich die Furka- und die Oberalpstrasse. Es bleibt uns aber noch die Klausenstrasse, und hier nimmt der Automobilverkehr gewaltig zu. In einer Notiz der Basler Nachrichten ist dargestellt, wie der Automobilverkehr auf unsern Strassen und namentlich auf der Klausenstrasse ganz stark zu nimmt: von 1024 Privatautomobilen im Jahr 1920 auf 3033 im Jahre 1923. Es ist daher notwendig, dass nicht bloss für die Durchgangsstrassen sondern auch für die andern Automobilstrassen genügend Mittel geschaffen und uns geboten werden um die Instandstellung und den Unterhalt richtig besorgen zu können.

In diesem Sinne empfehle ich Ihnen meinen Antrag. Eventuell möge er als Postulat dem Bundesrate überwiesen werden zur Prüfung und Berichterstattung oder mit den andern Anträgen an die Kommission. Er

wird damit auch zur Kenntnis des Bundesrates gelangen.

Loretan: Ich will Sie nicht lange hinhalten, aber ich halte doch darauf, noch einige Gedanken hier auszusprechen. Meiner Auffassung nach liegt in den Art. 64 und 64 bis der Hund begraben, wie man sich auszudrücken beliebt. Wird eine Regelung getroffen, die die Kantone befriedigt, so wird das vorliegende Automobilgesetz Aussichten haben, angenommen zu werden. Werden wir aber in bezug auf den Strassenunterhalt und die Strassenbauten nicht befriedigt, dann habe ich die volle Ueberzeugung, dass das Gesetz verworfen wird.

Es ist von allen Seiten unbestritten geblieben und speziell durch Herrn Bundesrat Häberlin mehrmals hervorgehoben worden, dass das Automobilgesetz in bezug auf den Strassenbau ganz gewaltige finanzielle Anforderungen an die Kantone stellen werde. Das ist eine Tatsache, die man als feststehend betrachten muss. Andererseits ist hier von allen Seiten zugegeben worden, auch vom Bundesratstische aus, dass die Kantone nicht in der Lage sind, diese neuen, grossen und schweren Lasten allein zu tragen. Aus diesem Gedanken heraus ist dann das Postulat Wirz-Ribordy entstanden, dem der Ständerat in seiner grossen Mehrheit zugestimmt hat. Dem gleichen Gedanken, dass die Kantone nicht in der Lage sind, diese Last einzig zu tragen, sind dann auch die Anträge Andermatt und Huber entsprungen. Heute ist von Herrn Bundesrat Häberlin konstatiert worden, dass zwischen dem Strassennetz einiger Kantone und den Einnahmen aus den Automobilen eine gewaltige Kluft bestehe. So haben wir Kantone, die kleine Gebühren von den Automobilen beziehen, aber ein gewaltiges Strassennetz zu unterhalten haben. Dahin gehört auch unser Kanton Wallis. Diesem Missverhältnis muss Rücksicht getragen werden.

Nun sind wir alle auf der Suche nach Mitteln, um den Verhältnissen gerecht zu werden. Ich habe mit Interesse von den Anträgen des Herrn Andermatt und Huber Kenntnis genommen, bezweifle aber, dass sie die richtige Lösung darstellen. Ich für meine Person könnte mich nur schwer dazu entschliessen, dem Bund solche Opfer aufzuerlegen, ohne ihm auf der andern Seite auch Einkünfte zu erschliessen. Ich rechne daher eher mit dem Gedanken des Art. 64 bis, dem Bund gewisse Einnahmen zugestehen, welche ihm erlauben, in wirksamer Weise am Unterhalt der Strassen sich zu beteiligen. Da wäre ich nicht ängstlich, dem Bund gewisse Kompetenzen zu gewähren, ihm die Erhebung gewisser Gebühren zu gestatten. Nur durch ein Zusammenarbeiten zwischen dem Bund und den Kantonen kann das grosse Problem der Verbesserung der Strassen, der Herstellung moderner Autostrassen gelöst werden. Infolgedessen muss man dem Bund gewisse Mittel zugestehen, damit er hier seine Aufgaben erfüllen kann, und darf nicht einfach Bundesmittel verlangen, ohne dafür Ersatz zu schaffen.

Da nun die Meinung eine allgemeine ist, dass diese Artikel zu neuem Studium an die Kommission zurückgewiesen werden sollen, möchte ich mir erlauben, darauf hinzuweisen, dass man die Beiträge der Kantone nicht nur nach dem Strassennetz und der Finanzkraft der Kantone, sondern auch nach der Frequenz bemessen sollte. Die Länge des Automobilstrassen-

netzes, die Finanzlage des Kantone und die Frequenz sollten in Berücksichtigung gezogen werden. Es ist selbstverständlich nicht dasselbe, ob eine Strasse sehr frequentiert ist oder weniger; Strassen mit starker Frequenz müssen auch grössere Bundesbeiträge erhalten.

Dann ist mir bei der Suche nach neuen Mitteln noch das aufgefallen, was in Art. 64, Ziff. 5, enthalten ist. Sie sehen dort, dass die Automobile und Fahrräder der Eidgenossenschaft von der Besteuerung freibleiben sollen. Mit dieser Lösung kann ich mich nicht einverstanden erklären. Ich habe schon bei der Geschäftsprüfung des letzten Jahres darauf hingewiesen, dass es eigentlich Pflicht der Postverwaltung wäre, an den Strassenunterhalt derjenigen Strassen beizutragen, die durch ihre grossen Automobile benutzt werden, weil diese Automobile die Strassen stark in Anspruch nehmen und weil durch den Verkehr dieser grossen Postautos bedeutende Reparaturen an diesen Strassen notwendig werden. Diese Anregung ist damals vom Vorsteher des Eisenbahn- und Postdepartements nicht gnädig aufgenommen worden, sie wurde abgelehnt. Aber ich glaube, die Idee, welcher ich damals Ausdruck verliehen habe, hat doch einen gewissen Weg gemacht. Soweit ich richtig orientiert bin, haben verschiedene Kantonsregierungen beim Departement vorgeschrieben, um dieser Idee zum Durchbruch zu verhelfen, und noch letzthin hat Herr Calame im Schosse des Nationalrates diese Frage neuerdings aufgeworfen, in Uebereinstimmung mit dem von mir vertretenen Standpunkte, dass es Pflicht des Eisenbahn- und Postdepartementes sei, am Unterhalt dieser Strassen mitzuwirken. Und nun kommen Sie in Art. 64, Abs. 5, und erklären, dass die Postautomobile keine Steuern zu bezahlen haben. Ich glaube, das ist nicht logisch. Wenn wir nach Mitteln suchen, welche es erlauben, die Eidgenossenschaft zum Unterhalt der Strassen beizuziehen, dann soll man nicht von vornherein eine gewisse Kategorie von Unternehmungen steuerfrei erklären. Die eidgenössische Postverwaltung ist ein Unternehmen, nicht eine Wohltätigkeitsanstalt. Dank dem Postautoverkehr über unsere Alpenstrassen haben sich die Einnahmen der Postverwaltung gehoben und hat die finanzielle Lage sich gebessert. Da sehe ich nicht ein, warum ein Unternehmen, das sein Gleichgewicht hergestellt hat und die nächsten Jahre wieder mit einem Bori abschliessen wird, hier von der Besteuerung befreit werden soll.

Die Idee, die damals von mir aufgeworfen wurde, macht ihren Weg. Sie ist noch nicht vollständig abgeklärt. Es wäre nun unklug, entgegen dieser voraussichtlichen Entwicklung einen Artikel aufzunehmen, der die Postautos als steuerfrei erklärt.

Wenn nun diese Artikel an die Kommission zurückgewiesen werden, möchte ich ersuchen, auch diesen Bemerkungen Rechnung tragen zu wollen.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich habe den Eindruck, dass der Rat unter der Weihnachtsstimmung steht und dass jedes Ratsmitglied dem Weihnachtsbaum seines Kantons gerne ein « Chrömli » heimbrächte. Dieser Stimmung möchte ich nicht störend entgegentreten. Ich bin damit einverstanden, dass die verschiedenen Anregungen, deren Berechtigung ja auch vom verehrten Herrn Departements-

chef in verschiedener Hinsicht anerkannt worden ist, in den Schoss der Kommission gelegt werden, die alle diese Punkte so gut als möglich prüfen wird und sich dabei auch inspirieren lassen wird von der heutigen Weihnachtsstimmung.

Ich glaube nicht, dass es einen grossen Wert hätte, noch näher auf einzelne Details einzutreten, es drängt alles dem Ende entgegen, und wir wissen nun, welches Geschenk sich ein jeder unter uns wünscht. Ueber die Art der Verteilung und darüber, wieweit man entgegenkommen kann, würde die Kommission dann ihre Vorschläge machen. Ich kann Ihnen und auch einer weitem Oeffentlichkeit mitteilen, dass die Kommission die zurückgewiesenen Artikel und auch die gefallenen Anregungen in einer Session behandeln wird, die sie auf Mitte März des nächsten Jahres in Aussicht genommen hat. Wenn also noch Wünsche aus dem Publikum oder aus dem Rate geäussert werden wollen, so möchten wir bitten, es bis dahin zu tun. Ich nehme an, der grosse Dossier von Eingaben und Wünschen wird noch ziemlich anwachsen. Wir wollen dann alle Punkte näher prüfen und jedem das Seine werden lassen, soweit es in unserem Vermögen liegt.

Ich glaube also, wir könnten die Diskussion über die Art. 64 und 64 bis heute schliessen und dann wieder darauf eintreten, wenn wir uns in der Märzsession wiedersehen. Soviel ich verstanden habe, stehen in Frage die Al. 1 durch die Anträge Andermatt und Huber, und 5 durch die Anregung Loretan wegen der Besteuerung der Postautomobile. Die übrigen Absätze sind bis jetzt nicht bestritten worden und es würde die Kommission dieselben als vom Rate angenommen betrachten. Wenn aber gewünscht wird, dass wir alles noch einmal im Zusammenhang prüfen, werden wir das absolut nicht ablehnen.

Nun ist uns auch bereits ein Zurückkommensantrag des Herrn Ständerat Böhi betreffend den Art. 35 ausgeteilt worden. Ich möchte Ihnen vorschlagen, dass wir dieses Zurückkommen heute nicht mehr diskutieren, und zwar aus zwei Gründen: einmal wegen der kurzen, uns noch zur Verfügung stehenden Zeit; sodann aber würde ich mit der Zurückkommensdebatte überhaupt erst beginnen, wenn die Kommission die zurückgewiesenen Artikel nochmals behandelt und dem Rate vorgelegt hat. Wir werden also in der nächsten Session in allererster Linie den Rapport der Kommission über die zurückgelegten Artikel entgegennehmen und darüber entscheiden und erst dann die grosse Zurückkommensdebatte veranstalten, bei der nach meiner Auffassung nicht nur der Art. 35, sondern noch verschiedene andere Bestimmungen in Frage kommen dürften. Ich stelle also diesen Antrag und bitte Sie, ihn heute zum Beschluss zu erheben.

An die Kommission zurückgewiesen.
(*Renvoyés à la commission.*)

Art. 65.

Antrag der Kommission.

Inkrafttreten.

Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes treten alle entgegenstehenden Bestimmungen der kantonalen und der eidgenössischen Gesetzgebung ausser Kraft.

Der Bundesrat bestimmt den Zeitpunkt, auf welchen dieses Gesetz in Wirksamkeit tritt.
(B. R. Art. 60.)

Proposition de la commission.

Entrée en vigueur.

Sont abrogées dès l'entrée en vigueur de la présente loi toutes les dispositions contraires des législations cantonales et fédérale.

Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

(C. f. art. 60.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich glaube, man könnte den Art. 65 ebenfalls als genehmigt betrachten; es ist die Formel des Inkrafttretens.

Böhi: Ich beantrage, in Anlehnung an den Antrag des Bundesrates die Derogation ausdrücklich auszuweiten auf die Automobilkonkordate vom 13. Juni 1904, 7. April 1914 und 29. Dezember 1921. Man sollte, wenn immer möglich, nicht nur generell, sondern auch speziell derogieren, damit man weiss, was ausser Kraft getreten ist, und hier ist dies möglich. Es wären nach «der eidgenössischen Gesetzgebung» nur die Worte beizufügen: «sowie die Automobilkonkordate . . .», wie sie in der bundesrätlichen Vorlage zitiert sind.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich will Ihnen nur sagen, warum die Kommission die Konkordate gestrichen hat. Die Konkordate sind nicht Bundesgesetz und sind nicht vom Bundesrat oder von der Bundesversammlung erlassen worden, sondern sind zwischen den Kantonen vereinbart und vom Bundesrat nur genehmigt worden. Es geht doch nicht gut an, dass eine Instanz einen Erlass aufhebt, zu dessen Inkrafterklärung sie gar nicht berechtigt war. Wenn es aber Vergnügen macht, das zu repetieren, so bin ich auch nicht unglücklich.

Sigrist: Nachdem die Diskussion bei Art. 65 wieder eingesetzt hat, möchte ich auch noch eine Frage streifen: die Abgrenzung dieses Gesetzes gegenüber den kantonalen Verantwortlichkeitsrechten. In der Kommission ist die Frage einlässlich erörtert worden und man ist auf Grund offizieller Interpretation dazu gelangt, zu erklären: Bei einem kantonalen Beamten, der in Ausübung amtlicher Handlungen einen Automobilunfall verursacht, darf nicht dieses eidgenössische Recht zur Anwendung gelangen, sondern das kantonale, das öffentliche Recht des Kantons. Ich akzeptiere unter Zurückstellung gewisser juristischer Bedenken diese Auslegung, aber ich möchte doch, dass im Protokoll hievon Vormerk genommen wird. Auf weitere Erörterungen will ich wegen der vorgerückten Zeit nicht eintreten. Wir können das in der Kommission und bei Fortsetzung der Debatte im Rate weiter verfolgen.

Böhi: Ich möchte dem Kommissionsberichterstatter nur erwidern, dass der Standpunkt der Kommission logischerweise dazu führen müsste, auch die kantonalen Gesetzesbestimmungen nicht zu derogieren; denn bei deren Erlass hat der Bund auch nicht mitgewirkt, trotzdem werden sie in die Derogation

einbezogen. Bei den Konkordaten ist der Unterschied nur der, dass nicht ein einzelner Kanton, sondern eine Mehrheit von Kantonen legiferiert hat. Ich glaube, es steht nichts im Wege, dass man die Derogation der Konkordate vornimmt; sie empfiehlt sich auch aus praktischen Gründen.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich will mich der Anregung des Herrn Böhi nicht widersetzen, wir wollen wegen dieser Kleinigkeit nicht kostbare Zeit verlieren. Ich bin damit einverstanden, dass man das Konkordat erwähnt, trotzdem ich für mich immer die Auffassung gehabt habe, ein Konkordat gehöre auch zur kantonalen Gesetzgebung. Wenn wir die kantonale Gesetzgebung mit einer Nummer erwähnen, dann müssten wir es eigentlich erschöpfend tun.

Wegen der Bemerkung des Herrn Ständerat Sigrist muss ich um Verzeihung bitten. Ich hatte mir notiert, das kantonale Verantwortlichkeitsrecht zu erwähnen, nämlich in dem Sinne, wie er es bereits getan hat: dass selbstverständlich das kantonale Verantwortlichkeitsgesetz durch die Bestimmungen dieses Gesetzes nicht berührt wird, und dass es Sache der Kantone ist, ihre Gesetzgebung, sofern sie es für nötig erachten, der eidgenössischen anzupassen.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag Böhi 20 Stimmen
(Einstimmigkeit)

Angenommen. — Adopté.

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici le débat est interrompu.)

Schluss des stenographischen Bulletins der Dezember-Session.

Fin du Bulletin sténographique de la session de décembre.



Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1923
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.12.1923
Date	
Data	
Seite	410-426
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 646

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Keller-Aargau, Berichterstatter der Kommission: Vor der Bekanntmachung des Gesetzes haben die zuständigen Organe der schweizerischen Gesellschaften das Abkommen zu genehmigen, sonst würde alles dahinfallen. Wir empfehlen die Annahme dieses letzten Artikels.

Angenommen. — Adopté.

Keller-Aargau, Berichterstatter der Kommission: Ich möchte nicht etwa auf einen einzelnen Artikel zurückkommen, sondern ich möchte noch eine allgemeine Bemerkung machen. Wenn je der Satz gegolten hat, dass es bei einem Vertrag weniger auf den Wortlaut ankomme, als auf die Qualität des Gegenkontrahenten, so ist das hier der Fall. Der Erfolg der ganzen Hilfsaktion wird im wesentlichen von einer loyalen und weitherzigen Durchführung durch die schweizerischen Gesellschaften abhängen. Wir dürfen überzeugt sein, dass die Hoffnungen und Erwartungen, die wir auf diese Gesellschaften setzen, erfüllt werden. Das wollte ich noch beifügen.

Gesamtabstimmung. — Votation sur l'ensemble.

Für Annahme des Gesetzesentwurfes 23 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 259 des Jahrganges 1923. — Voir page 259 de l'année 1923.)

Böhi, Berichterstatter der Kommission: Die Kommission beantragt Ihnen Fortsetzung der Diskussion auf dem Boden der Kommissionsvorlage, die Ihnen gestern ausgeteilt worden ist. Es handelt sich nach dem Reglement heute um die Behandlung der an die Kommission zurückgewiesenen Artikel und Anregungen. Da, wo der Ständerat in der letzten Dezembersession endgültig Beschluss gefasst hat, ist zurzeit nicht weiter darauf zurückzukommen. Vorbehalten bleibt selbstverständlich die Frage des Zurückkommens auf einzelne Artikel oder Entscheidungen am Schlusse der Einzelberatung und es ist Ihnen bereits auch für diesen Fall ein Antrag Böhi betreffend den Gerichtsstand ausgeteilt worden, und zwar schon in der Dezembersession, dessen Behandlung auch damals schon für den Schluss der Detailberatung in der Zurückkommensdebatte in Aussicht genommen worden ist.

Wir haben immerhin zur Orientierung über das bisherige Ergebnis der Beratung, soweit bereits

Schlussnahmen endgültiger Art getroffen worden sind, eine Zusammenstellung gemacht und Ihnen gestern austeilen lassen, und zwar nicht gedruckt, im Unterschied zu der heutigen Grundlage der Beratung, sondern nur mit Schreibmaschinenschrift ausgefertigt. Ich möchte Sie bitten, etwaige Reklamationen gegen diese Feststellungen, die in dieser Mitteilung enthalten sind, kundzugeben. Ich glaube, es könnte nur über solche Reklamationen, die übrigens nur redaktioneller Art sein könnten, eine Diskussion stattfinden. Im übrigen sind ja die Schlussnahmen bis auf weiteres verbindlich und werden dann an den Nationalrat gehen, wenn nicht im Zurückkommensweg darüber anders entschieden wird.

Der zweite Teil der Kommissionsvorlage, der Ihnen gedruckt ausgeteilt worden ist, enthält die Anträge der Kommission zu den zurückgewiesenen Punkten. Die Rückweisungen und Anregungen waren ja verschiedener Natur; sie hatten zum Teil mehr redaktionelle Bedeutung und betrafen die Ausdrucksweise oder das System, die Stufenordnung, so die Frage des offenen Auspuffes, die Reihenfolge der verschiedenen Anordnungen betreffend Kreuzung und Vorfahren der Automobile; eine andere beschlug die materielle Regelung der einzelnen Fragen. Dahin gehört namentlich die sehr wichtige Frage der Automobilhaftpflicht, der Art der Haftung, z. B. der Kausalhaftung, wenn sie angenommen wird und deren Ordnung, der Diskulpation bei schwerem oder leichtem Verschulden des Verletzten oder Dritter, die Frage der Haftung des Automobilhalters bei entgeltlicher oder unentgeltlicher Fahrt. Endlich folgten in der Dezembersession Anregungen neuen Inhaltes, die an die Kommission gingen, so namentlich der Antrag Ochsner betreffend das Verbot der Vollbereifung im Interesse der Schonung der Strassen und der anstossenden Bauten, und die Frage hinsichtlich der Bundeshilfe bei den Automobilstrassen, namentlich bei den Durchgangsstrassen, die Anträge Andermatt und Huber und die Anregung Lorétan, welche so harmonisch die Weihnacht in unserem Rate vorbereitet hat.

Alle diese Punkte hat die Kommission geprüft. Es sind dazu noch eine Anzahl von Eingaben gekommen, die mit den frühern Eingaben dann auf den Kanzleisch niedergelegt wurden. Die neuen Eingaben sind meistens an die Mitglieder direkt gelangt. Sie betreffen zum Teil Punkte und Anregungen, die schon früher Gegenstand von Kundgebungen waren und über deren Inhalt zum Teil in unserem Rate vorläufig bereits entschieden wurde. Es wird aber wohl im Nationalrate Gelegenheit zu erneuter Würdigung sich ergeben. Die Eingaben, welche in die heute von uns zu behandelnde Materie einschlagen, sind gewürdigt worden. Vor allem das, was die Ordnung der zivilrechtlichen Haftpflicht des Halters anbetrifft. Fragen von grundsätzlicher praktischer Bedeutung, worüber die Diskussion wohl erst zur Ruhe kommen kann, wenn einmal die Entscheidung definitiv getroffen wird.

Die Kommission hat auch eine Reihe von Einladungen zur Teilnahme an Proben besonders mit Motorlastwagen, zur Verfügung einzelner Neuerungen, z. B. von Bereifungen von interessierter privater Seite erhalten. Sie hat diesen Einladungen nicht gut Folge geben können, so freundlich sie gemeint waren und so harmlos sonst die Teilnahme gewesen wäre. Aber

es soll die Freundlichkeit dieser Einladungen hier ausdrücklich verdankt werden, wir haben bedauert, ihnen nicht Folge leisten zu können. Sie wissen aber dass die Zeit der Kommissionsmitglieder durch die vielen Arbeiten nach allen Richtungen sehr in Anspruch genommen worden ist.

Jedoch wollte die Kommission nicht ohne jede praktische Probe ihre Tätigkeit abschliessen. Sie hat deshalb die Gelegenheit wahrgenommen, der Automobilausstellung in Genf einen allerdings nur kurzen Besuch abzustatten. Soweit das Postautomobil es gestattet, hat die Kommission auf der Fahrt von Montreux nach Genf sich ein Bild von den verschiedenen Geschwindigkeiten verschafft, von 8, 10, 12, 15, 20, 25, 30—33 km. Ich glaube, gestützt auf die Beobachtungen, die wir auf dieser Fahrt an einem trüben Frühlingstag gemacht haben, zu der Feststellung berechtigt zu sein, dass die Vertreter der niedrigen Höchstgeschwindigkeiten, die unser allererster Kommissionsentwurf aufwies, von einer gewissen Beruhigung erfüllt worden sind über die Tatsache, dass der Ständerat in dieser Beziehung weitergegangen ist. Und allgemein hat sich die Ueberzeugung ergeben, dass wir im Ständerat mit den Höchstgeschwindigkeiten jedenfalls nicht zu weit gegangen sind. Ich persönlich wäre nicht erstaunt, wenn im einzelnen aus dem andern Rate einige höhere Ziffern uns präsentiert würden. Doch wollen wir das abwarten.

Wenn der Besuch der Ausstellung in Genf auch nur kurz sein konnte, so bot sich den Besuchern doch ein anschauliches und geradezu überwältigendes Bild des Standes der technischen Entwicklung in diesem Zweige und der grossen Bedeutung desselben für den Verkehr, für unsere Industrie, für unsern Export, ja für die ganze schweizerische Volkswirtschaft. Neuerdings hat die gewaltige und wachsende Entwicklung sich unserem Geiste sehr lebhaft eingepägt und die Ueberzeugung gefestigt, dass wir hier in der Schweiz einen Zweig unseres Wirtschaftslebens vor uns haben, dessen Entwicklung vom Gesetzgeber mit aller Umsicht und aller Sorgfalt, aber auch mit aller Kraft gefördert werden sollte im Interesse der Gesamtheit. Eine Lehre ist jedenfalls schon heute für den Gesetzgeber neuerdings abzuleiten aus dem, was die Ausstellung in Genf nun gezeigt hat und das ist die: Ueberall, wo die technische Entwicklung in Frage kommt, muss sich bei den zu treffenden Massnahmen oder den zu erlassenden Vorschriften der Gesetzgeber schwer hüten, die Entwicklung in gesetzliche Schranken zu bannen oder gesetzlich überhaupt festzulegen, diese Entwicklung in Fesseln schlagen zu wollen. Die technische Entwicklung ist tausendmal beweglicher, rascher und elastischer als unser Gesetzgebungsapparat, dessen Einrichtung und Gang noch aus der alten Schneckenpost stammt. Die Entwicklung geht naturgemäss nicht allein in der Richtung der bloss technischen Vervollkommnungen, sondern in der Richtung der Verhütung der Spesen, der Vermeidung von Unfällen, durch Versicherungskosten und Strassenbeiträge. Das Gesetz und seine Ausführung werden ihre Aufgabe darin zu erblicken haben, die Entwicklung in richtige Bahnen zu leiten und zu erhalten. Ich habe schon bei Anlass der Eintretensdebatte einige unvollkommene Zahlen über die Automobilindustrie und die dabei beschäftigten Nebenbetriebe mitgeteilt. Sie sehen jetzt jeden Tag in der Zeitung

Statistiken dieser Art und es wird wohl nicht nötig sein, Sie darauf hinzuweisen, dass auch diese Statistiken eine gewaltige Entwicklung dartun, wenn auch zu konstatieren ist, dass auch die Automobilindustrie bei uns in der Schweiz in den letzten Jahren eine Krisis durchgemacht hat, sodass die Zahl der dort beschäftigten Arbeiter, ja sogar die Summe der investierten Kapitalien eher einen Rückgang aufweisen, wie das in den neuesten Berichten zu sehen ist.

Angesichts der wachsenden Bedeutung des Automobilmus für unser Land muss ich wiederholen, dass die Aufstellung von Vorschriften in den wichtigsten Fragen des Verkehrsrechtes eine immer dringender werdende Notwendigkeit ist. Das internationale Abkommen ist unzureichend und das Konkordat unter den Kantonen wird je länger je mehr ein Messer ohne Heft und Klinge. Das zeigen die neuesten Vorgänge im Kanton Bern. Die Kommission hofft deshalb, es könnte die Vorlage noch in dieser Session verabschiedet und zur Weiterbehandlung an den Nationalrat geleitet werden. Es besteht kein Zweifel, die verschiedenen Interessen werden dort noch schärfer als in unserem Rate aufeinanderstossen, sodass zu erwarten ist, es werde eine durch alle Feuer geläuterte Vorlage schliesslich aus den Beratungen hervorgehen.

Noch möchte ich darauf hinweisen, dass die Vorarbeiten der Kommission für die gegenwärtige Behandlung eine willkommene und wesentliche Förderung erhalten haben durch die Mitteilung von Bemerkungen, die ihr das Justiz- und Polizeidepartement zu den Rückweisungsbeschlüssen schon am 1. Januar dieses Jahres hat zukommen lassen. Ich möchte diese Förderung der Arbeit der Kommission namens derselben ausdrücklich danken.

Bezüglich der Form, in der wir uns die Weiterleitung des Ergebnisses unserer Beratung des Ständerates an den Nationalrat denken, möchte ich die Bemerkung anbringen, dass die Kommission glaubt, es könnte bei der von ihr der Vorlage vom 26. Oktober 1923 zugrundegelegten Nebeneinanderstellung der deutschen und französischen Texte auch bei dieser Verweisung bleiben, selbstverständlich auch bei der Anordnung des Stoffes und der Konkordanztabellen. Wo jedoch der bundesrätliche Antrag nicht im Einklang war mit der Schlussnahme unseres Rates, da musste diesem Antrag vor der ständerätlichen Schlussnahme typographisch der Vorrang eingeräumt und der Beschluss des Ständerates als vom Bundesrate abweichend besonders ausgeführt werden. Es wird Sache der Kommission sein, zuhanden des Bureaus die entsprechenden Vorarbeiten zu leisten.

Das sind die allgemeinen Bemerkungen, die ich vor der Behandlung der Rückweisungsartikel Ihnen vortragen möchte, und ich möchte anregen, dass die Diskussion über die von mir angebrachten Bemerkungen, besonders auch in bezug auf die Weiterleitung eröffnet werde.

Art. 5.

Antrag der Kommission vom 5. März 1924.

Festhalten an der früheren Vorlage.

Proposition de la commission
du 5 mars 1924.

Maintenir le projet primitif de la commission.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich nehme an, es sei zu den von mir allgemein gehaltenen Bemerkungen das Wort nicht verlangt worden, und ich bin deswegen auch damit einverstanden, dass wir nun zu den einzelnen Artikeln übergehen. Es ist also als Unterlage allgemein immer noch zu betrachten die in der Dezembersession Ihnen unterbreitete Vorlage vom 26. Oktober 1923. Zu dieser Vorlage hat die Kommission Ihnen eine gedruckte Vorlage über ihre Anträge, datiert vom 20. März dieses Jahres, austeilten lassen. Auf Grund dieser beiden Aktenstücke können wir also unsere Debatte fortsetzen und ich erwähne nur diejenigen Artikel, die zurückgewiesen worden sind. Was bereits definitiv geändert wurde, ist in der ersten ausgeteilten Vorlage enthalten, die in Maschinenschrift gedruckt ist.

Wir gehen also zu Art. 5. Er beschlägt die Zuständigkeit für die Erteilung und Gültigkeit der Ausweise. Hier ist eine Frage redaktioneller Natur aufgeworfen worden: ob statt «Bewerber» im ersten Absatz nicht gesagt werden soll «Gesuchsteller». Es scheint an einzelnen Orten der deutsche Sprachgebrauch in der Schweiz das Verbum «bewerben» als Transitiv zu verwenden, sodass man vom Bewerben eines Gutes, einer Landwirtschaft, eines Berufes im Sinne von Ausbeuten spricht. Das ist aber als eine sprachliche Absonderlichkeit zu bezeichnen, die nicht berücksichtigt zu werden verdient. Wir haben ja in der Schweiz sehr viele solche Absonderlichkeiten, ohne dass wir darauf in der Gesetzgebung jeweils Rücksicht nehmen können. Das Wort «Bewerber» scheint der Kommission besser zu sein als das Wort «Gesuchsteller», weil es deutlicher als dieses auf den Halter und nicht auf einen Vertreter oder Agenten weist und mindestens so schön ist wie das Wort «Gesuchsteller». Wir beantragen, das Wort «Bewerber» bleiben zu lassen. In Betracht kommt für die Frage nur der deutsche Text, der französische Text steht nicht in Frage.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 6.

Antrag der Kommission.

Abs. 1. nach Antrag vom 26. Oktober 1923.

Abs. 2. Der Verkehrsausweis enthält alle wesentlichen Angaben für die Feststellung der Identität des Fahrzeuges und den Bestand der gesetzlichen Versicherung.

Proposition de la commission.

Alinéa premier d'après la proposition du 26 octobre 1923.

Second alinéa: Le permis de circuler contient toutes les indications essentielles pour constater l'identité du véhicule, ainsi que celles concernant l'assurance légale.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Es ist daran zu erinnern, dass das erste Alinea dieses Artikels eine Aenderung erfahren hat, die endgültig ist. Im

zweiten Satz ist gesagt, dass der Ausweis auf den Namen des Halters ausgestellt werde, im französischen Text: au nom de celui-ci. Nun ist zum zweiten Satz die Frage aufgeworfen worden, welche Erfordernisse für den Verkehrsausweis aufzustellen seien in bezug auf die Erwähnung der Versicherung. Man ist in der Kommission einig darüber, dass es wünschbar ist aus praktischen Gründen, die Versicherung sofort an Hand der Urkunde des Verkehrsausweises feststellen zu können, z. B. bei polizeilicher Kontrolle oder bei einem Unfall und zwar gleichviel, ob dann in das Gesetz der direkte Anspruch des Geschädigten gegen die Versicherungsgesellschaft aufgenommen wird oder nicht. Es handelt sich hier um nicht mehr als nur um diese Feststellungsmöglichkeit. Vor allem nicht, wie das vielleicht ursprünglich seitens der Anreger vermutet war, um die Frage der Versicherungspflicht oder den Inhalt derselben. Wir finden, die ursprüngliche Fassung wäre genügend gewesen, doch schlagen wir vor, zur grössern Sicherheit und um alle Bedenken zu beseitigen, zu sagen «und den Bestand der gesetzlichen Versicherung», französisch: «concernant l'assurance légale». Wir beantragen Annahme dieser Aenderung.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 16.

Antrag der Kommission.

Anregung betreffend Kontrollschild vergleiche Art. 62.

Proposition de la commission.

Suggestion concernant la plaque de contrôle: voir art. 62.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Bei Art. 16 hat wohl aus Gründen der Logik Herr Ständerat Wettstein der Einführung des Kontrollschildes gerufen, namentlich nachdem dieser in Art. 48 für das Fahrrad ausdrücklich postuliert ist. Die Bemerkung war auch insofern begründet, als in den Strafbestimmungen der Art. 56 und 58 die gesetzliche Pflicht zur Anbringung eines Kontrollschildes für das Automobil vorausgesetzt wird. Im Konkordat spielt der Kontrollschild aus naheliegenden Gründen eine nicht unwesentliche Rolle. Es ist deshalb verständlich, dass von verschiedenen Seiten dieser Frage Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Gemäss der erwähnten Eingabe des Departements beantragt nun die Kommission, der Bemerkung dadurch Rechnung zu tragen, dass in Art. 62, wie das in unserer gegenwärtigen Vorlage nun geschieht, ausdrücklich die einheitlichen Kontrollschilder für die Automobile als Objekt der Vollziehungsverordnung angeführt werden. Einen Kontrollschildartikel für die Automobile hier zu schaffen, schien uns weder nötig zu sein vom Standpunkte der Logik aus noch vom Standpunkt der Schönheit des Gesetzes.

Bei diesem Anlass weise ich darauf hin, dass dann auch die Verkehrsvorschriften bezüglich der Strafandrohungen in Art. 54 eine Aenderung erlitten haben, die Sie aus der redaktionellen Bereinigung der Kommission ersehen können.

Wir beantragen, bei Art. 16 es bei der bestehenden Fassung bewenden zu lassen, der Anregung aber dann bei Art. 62 Rechnung zu tragen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 17.

Antrag der Kommission.

«Jedes Automobil muss vom Beginn der Dämmerung an mit Licht versehen sein. Der Gebrauch von stark blendenden Lichtern in Orten mit öffentlicher Beleuchtung ist untersagt.»

Vergleiche im weiteren Art. 62.

Proposition de la commission.

«Tout automobile doit être muni de feux dès la chute du jour. L'emploi de feux aveuglants est interdit dans les localités à éclairage public.»

Voir en outre l'art. 62.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Die Frage der Beleuchtung ist zu erneuter Prüfung an die Kommission zurückgewiesen worden. Es ist ohne weiteres zuzugeben, dass auf offener Strasse sowohl wie in bewohnter Gegend das grelleuchtende Licht für die Anstösser und namentlich auch für die Passanten recht unangenehm sein kann und auch Gefahren mit sich bringt. Aber jedermann sieht auch ein, dass ein gutes Licht unter Umständen erforderlich ist. Das Fahren bei Nacht kann nicht verboten werden und das Fahren ohne gutes Licht, ohne die, für das Fahrrad ja nun geforderte, «helleuchtende Laterne» wird auch niemand befürworten. Mit dem Abblenden ist es aber erst recht nicht getan, denn dann entsteht erst recht die Gefahr, wie das eine Reihe von Unfällen bewiesen haben, dass das Automobil in ein voranfahrendes oder an der Strasse stehendes unbeleuchtetes Fahrzeug hineinfährt, wodurch dann Schaden an Menschen, Gesundheit und Leben und an Sachen entstehen kann.

Die Technik ist auch in diesem Punkte, wie das Departement in seinem Berichte dartut, im Fluss. Es wird sicher über kurz oder lang gelingen, eine Beleuchtungseinrichtung und Beleuchtungsart zu finden, die die Schäden und Nachteile der zu stark blendenden Laterne vermeidet und doch die genügende Helligkeit auf die wünschbare Strecke schafft. So weit ist man aber heute noch nicht. Deshalb müssen im Interesse aller Beteiligten die nähern Vorschriften der Vollziehungsverordnung überlassen werden. Die Kommission schlägt einen bezüglichen Passus bei Art. 62 vor, wie Sie aus unserer Vorlage entnehmen können.

Die Kommission will aber so weit gehen als man hier gehen kann. Sie will im Anschluss an den frühern Departementalentwurf und im Einklang mit dem erneuten Vorschlag des Departementes die Verwendung stark blendender Lichter wenigstens da verbieten, wo das jetzt schon möglich ist, nämlich in Oertlichkeiten mit öffentlicher Beleuchtung. Das weitere soll dann Sache der Vollziehung sein. Diese wird sich der Entwicklung, den Fortschritten der Technik anzupassen wissen. Es ist ja gewiss allorts dafür gesorgt, dass die nötigen Anregungen und Ermunterungen dazu aus dem Publikum erfolgen. Wir beantragen Ihnen deshalb Annahme unseres

Vorschlages: «Jedes Automobil muss vom Beginn der Dämmerung an mit Licht versehen sein. Der Gebrauch von stark blendenden Lichtern in Orten mit öffentlicher Beleuchtung ist untersagt.»

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 18.

Antrag der Kommission.

Abs. 1, laut Beschluss vom 14. Dezember 1923.

Abs. 2 streichen.

Abs. 3. Nach Kommissionsvorlage belassen als Abs. 2.

Proposition de la commission.

Al. 1^{er}. Suivant la décision du Conseil du 14 décembre 1923.

Al. 2. Supprimer.

Al. 3. Suivant la décision du Conseil (voir la I^{re} partie). Devient al. 2.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Hier ist in der Dezembersession ein Antrag Moriaud angenommen worden. Es lautet demgemäss, wie aus unserer Zusammenstellung ersichtlich ist, das erste Alinea des Artikels nun: «Jeder Motorwagen und jedes Motorrad muss mit einem genügenden Signalapparat versehen sein.» Der Rest des Artikels ist zur redaktionellen Bereinigung an die Kommission gewiesen worden.

Die Auseinanderhaltung der unter den Gesamtbegriff fallenden Motorwagen und Motorräder bei dieser Bestimmung ist deshalb angezeigt, um damit anzudeuten, dass diese beiden Arten nicht die nämlichen Hupen haben müssen. Wie ich schon im Dezember erwähnt habe, ist die Vorschrift des tiefen Tones für den Motorwagen und des gellenden Tones für das Motorrad nicht dem Musikbedürfnis unserer Gesetzgeber entsprungen, sondern in der internationalen Uebereinkunft enthalten. Die Schweiz ist an diese Vorschrift gebunden, solange sie diesem Abkommen angehört. Es genügt aber wohl, wenn sie in der Vollziehungsverordnung dann dasjenige aufnimmt, wozu sie auf internationalem Boden Veranlassung hat. Es muss die Anpassung unserer Polizei- und Verkehrsvorschriften an die internationale Ordnung überhaupt stattfinden und das wird doch wohl am besten im wesentlichen durch die Vollziehungsverordnung geschehen. Es hat also seine gewissen Vorteile, diese Einzelheiten nicht im Gesetz festzulegen, weil sie sich auch auf internationalem Gebiet ändern können. Bei dieser Ordnung der Sache hat dann aber die sowieso angefochtene Bestimmung, dass diese Signalapparate nur den hier behandelten Fahrzeugen gestattet seien, keine Berechtigung mehr. Und es muss deshalb Al. 2 der ursprünglichen Vorlage der Kommission gestrichen werden, was wir beantragen. Abs. 3 wird dadurch zu Abs. 2. Er ist im übrigen nicht beanstandet.

Es ist auch die Frage der Anpassung der Automobilsignale an andere Signale, vor allem an diejenigen der Feuerwehr, aufgeworfen worden. Die Kommission überzeugte sich von der absoluten Unmöglichkeit, hier sichere und zweckmässige Vorschriften im Gesetze aufzustellen. Man würde nur Verwirrung schaffen. Die Praxis muss da helfen.

Es wird besonders Sache der Feuerwehr oder der bezüglichen Behörden sein, ihre Alarmzeichen so einzurichten, dass sie nicht verwechselt werden können. Das wird gewiss von Ort zu Ort und von Fall zu Fall keine grossen Schwierigkeiten bereiten.

Ich beantrage deshalb auch im Einklang mit dem Departement Annahme nach Vorlage.

Böhi: Ich bin mit der redaktionellen Umgestaltung einverstanden; nur finde ich, dass man sagen sollte: « Jeder Motorwagen und jedes Motorrad muss mit einem genügenden akustischen Signalinstrument versehen sein. » Auch Art. 17 handelt von Signalen, aber von optischen, während Art. 18 mit den akustischen Signalen sich befasst. Aus der frühern Redaktion des Art. 18 ging dies ohne weiteres hervor, weil darin von Signalinstrumenten mit tiefem Ton die Rede war. Nach der neuen Fassung ist es notwendig, das Signalinstrument des Art. 18 ausdrücklich als akustisches zu bezeichnen.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich glaube, wir können uns beruhigen. Es wird kein Mensch daran denken, dass man auf einem Automobil etwa optische Signale erteilen werde. Jedermann weiss, um was es sich da handelt, um akustische Instrumente. Wie ich Ihnen ausgeführt habe, ist die Ordnung nicht nur national, sondern international gegeben durch das Uebereinkommen, dem die Schweiz seit 1910 angehört. Dort ist auch ausdrücklich von akustischen Signalen die Rede. Deshalb ist es wohl nicht nötig, dass wir noch besondere Vorschriften erlassen. Ich bin immer dagegen, mit gesunden Füssen auf Krücken zu gehen, so lange ich sonst auf dem Boden bleiben kann.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 19.

Antrag der Kommission.

Festhalten am Antrag vom 26. Oktober 1923.

Proposition de la commission.

Maintenir la proposition du 26 octobre 1923.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Bei Art. 19 wurde die Anregung an die Kommission gewiesen, ob man nicht statt zu sagen: « Das Fahren mit offenem Auspuff ist verboten » redigieren sollte: « Es darf nicht ohne Schalldämpfer gefahren werden ». Diese Fassung würde wohl vom rein technischen Standpunkte aus zutreffender sein. Ihre Kommission findet den Ausdruck « offener Auspuff » sicherer und verständlicher und, wenn man sich im Anschluss an die vorige Diskussion so ausdrücken darf, plastischer und akustischer. Jedermann weiss, was damit gemeint ist. Ein Missverständnis ist unmöglich. Vielleicht würde die Rücksichtnahme auf eine jetzt gebräuchliche Einrichtung bei der Nomenklatur später eher zu Missverständnissen führen, weil auch die Technik Aenderungen bringen kann. Wir schlagen Ihnen vor, es bei den hergebrachten, auch unter dem Konkordat gebrauchten unmissverständlichen Worten bewenden zu lassen.

M. Moriaud: Je reviens ici avec la proposition que j'ai faite lors de la première discussion en ce qui concerne l'interdiction de faire usage de l'échappement libre. Je demande que le conseil revienne sur la manière de voir acceptée et proposée par le Conseil fédéral dans son projet. Le Conseil fédéral disait qu'il était interdit de faire usage de l'échappement libre de nuit et dans les agglomérations. Je consens volontiers qu'on abolisse l'échappement libre dans les agglomérations, mais cet échappement libre est une nécessité pour l'automobiliste dans maintes occasions et j'ai déjà expliqué que pour la circulation en montagne c'était le seul moyen d'avertir les automobilistes venant en sens contraire de la venue d'une automobile. Il est absolument regrettable d'admettre chez nous une disposition n'existant nulle part ailleurs: partout où l'on fait des lois sur la circulation des automobiles on autorise l'échappement libre en dehors des agglomérations. Nous serions les seuls à nous singulariser de cette manière. C'était du reste l'opinion du Conseil fédéral, puisque le Conseil fédéral avait mis dans son projet qu'il interdisait l'échappement libre dans les agglomérations. Je demande donc à ce conseil d'ajouter à la disposition de l'art. 19: « Il est interdit de faire usage de l'échappement libre dans les agglomérations. »

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich will formell nichts dagegen einwenden, dass hier ein Rückkommensantrag eingebracht wird, obgleich die Sache in der ersten Beratung und zwar, glaube ich, mit grosser Mehrheit bereits entschieden wurde, und trotzdem eigentlich von Rechts wegen erst am Schlusse darauf zurückgekommen werden könnte.

Materiell schlage ich Ihnen vor, es bei unserer Schlussnahme bewenden zu lassen. Ich erinnere Sie an die Diskussion, die im Dezember stattgefunden hat, wo wir feststellten, das Verbot würde eigentlich von den Automobilisten selbst befürwortet, gerade um vielleicht den Motorradfahrern den Missbrauch des offenen Auspuffes zu versagen. Denn technisch ist es ja durchaus möglich, den offenen Auspuff zu vermeiden. Einzig bei einer Fahrt den Berg hinauf, oder wenn der Fahrer gern den Herzschlag seines Motors hören möchte, kann ein zeitweiliges Offenlassen des Auspuffes von einem gewissen Nutzen sein. Man hat den offenen Auspuff auch als ein gutes Signal empfohlen. Das kommt aber, glaube ich, nicht in Betracht. Was das erstere anbetrifft, so wird nicht immer ein Polizist dabei stehen, wenn einmal auf einer Bergstrasse vorübergehend auf 10 oder 15 Meter mit offenem Auspuff gefahren wird. Wir wollen ja nur verhindern, dass ganze Strecken unter Umständen durch solche rücksichtslose Fahrer verstäntkt werden. Die grosse Mehrzahl und namentlich die guten Automobilfahrer, denen es Ernst ist um die Sache, wünschen die Aufnahme des Verbotes und die Technik ist so weit, dass das geschehen kann. Ich glaube, es nütze das der Vorlage sehr im Volke, wenn dieses Verbot aufgenommen wird. Ich beantrage Ihnen deshalb Ablehnung des Antrages Moriaud.

M. Moriaud: Je n'insiste pas, puisque la commission considère mon amendement, comme inopportun.

Angenommen: — *Adopté.*

Art. 19bis.

Antrag der Kommission.

(Antrag Ochsner.)

Hier in Wegfall kommen lassen, Anregung bei Art. 62 berücksichtigen.

Proposition de la commission.

(Proposition Ochsner.)

N'y pas donner suite ici, mais en tenir compte à l'art. 62.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Wir kommen hier zu dem bereits erwähnten Antrag Ochsner. Es hat Herr Kollega Ochsner gegen die übermässige Strassenabnutzung, gegen die Häusererschütterung angekämpft in der Dezembersession mit einem Vorschlag, der dahingeht, die Vollgummibereifung ganz zu verbieten, die Erneuerung bestehender Bereifungen dieser Art zu untersagen und in allen Fällen die Vollgummibereifung in zwei Jahren durch die Luftbereifung zu ersetzen. Die Kommission hat die Angelegenheit geprüft und kommt zu folgenden Schlüssen, wiederum in Uebereinstimmung mit dem Departement: Seinem Inhalte nach stellt sich der Antrag Ochsner nicht nur als ein Verbot dar, sondern namentlich als Uebergangsbestimmung mit dem Zwecke, die Luftbereifung mit der Zeit, also im Verlaufe von zwei Jahren, an Stelle der Vollgummibereifung zu setzen. Die Tendenz des Antrages ist materiell berechtigt und verständlich. Die Kommission möchte ihr gerecht werden, soweit das heute möglich ist. Aber sie glaubt nicht, dass heute eine bestimmte Vorschrift in der vorgeschlagenen Fassung in das Gesetz aufgenommen werden könnte, denn gerade auf dem Gebiete der Bereifung ist die ganze Entwicklung im Fluss. Es ist gar nicht anzunehmen, dass sie bei dem heutigen Stande stehen bleibt, und dass Vollgummi- und Luftbereifung noch lange die einzigen Bezeichnungen für die Bereifung sein werden. Schon in der Dezembersession ist darauf hingewiesen worden, dass zum Beispiel Fischer in Schaffhausen eine sogenannte Simplexbereifung fabriziert und anbietet, die bestimmt ist, diese beiden alten Bereifungen zu übertreffen. Das Ziel des Herrn Kollegen Ochsner kann nicht durch das Gesetz endgültig erreicht, sondern es kann dessen Erreichung nur angebahnt werden und geschehen kann es nur durch die Vollziehungsverordnung. Das ist ja zum Teil in der letzten Beratung gesagt worden, namentlich von Herrn Wettstein.

Die Kommission schon hat im Eingange von Art. 62 des Entwurfes vom 26. Oktober dem Bundesrate die allgemeine Vollmacht zu geben beantragt — und dieser Antrag ist ohne Widerspruch angenommen worden —, alle neuen technischen Erscheinungen auf dem Gebiete des Automobilismus sich dienstbar zu machen und seinen Vollziehungsmassnahmen zugrunde zu legen, wenn nötig auch in abwehrendem Sinne diese darnach einzurichten. Schon diese allgemeine Vorschrift würde dem Bundesrate zur Pflicht machen, diejenige Bereifung vorzu-

schreiben, und deren Anwendung in entsprechenden Fristen zu verlangen, welche den Strassenkörper weniger beschädigt und ihn vor Erschütterungen bewahrt; diejenige, die nach dem Stande der Technik erprobt ist und die vernünftiger- und billigerweise zur Anwendung vorgeschrieben werden kann. Es kommen eine Reihe von Faktoren in Betracht, zum Beispiel der Belastung, des Preises usw., die unmöglich im Gesetze selbst alle niedergelegt werden können.

Die Kommission will zur Beruhigung des Antragstellers und der Interessenten noch weiter gehen, sie begnügt sich nicht mit dieser allgemeinen Vollmacht des Bundesrates, sondern schlägt bei Art. 62 ausdrücklich eine Vorschrift vor, in der alles gesagt ist, was heute gesagt und vorgeschrieben werden kann. Nach aller Voraussicht ist bis zum Inkrafttreten des vorwüflichen Gesetzes mit Art. 62, wenn alles glatt geht, die ganze Bereifungstechnik schon auf einem ganz andern Entwicklungspunkte angelangt als heute und es sind vielleicht ganz andere Typen dannzumal im Gebrauch als heute. Es ist anzunehmen, dass dann die Interessenten eine solche Vorschrift begrüessen werden und dass man es namentlich begrüessen wird, dass der Bundesrat, wenn er allgemeine gesetzliche Vollmacht und die spezielle in bezug auf die Bereifung hat, sie dann auch richtig anwendet. Denn gegenwärtig hat der Bundesrat eine solche weitgehende Vollmacht nicht, weil ihm das Gesetz mangelt. Und die kantonalen Befugnisse reichen nicht hin, um hier durchgreifend für das ganze Land das Nötige zu ordnen, auch das Konkordat nicht, weil das viel zu unbeholfen ist. Also beantragen wir hier den Antrag Ochsner als Art. 19bis abzulehnen, dagegen in Art. 62 dann die dort bereits enthaltene Ergänzung aufzunehmen und so dem berechtigten Gedanken des Antragstellers gerecht zu werden.

Ochsner: In der Sitzung vom 18. Dezember letzten Jahres hatte ich den Antrag gestellt, es sei ein Art. 19bis aufzunehmen, lautend: «Verbot der Vollgummibereifung. Die Vollgummibereifung ist für Motorwagen aller Art verboten. Bestehende Vollgummibereifung darf nicht mehr erneuert werden. In allen Fällen sind die Vollgummibereifungen innert zwei Jahren in Luftbereifungen umzubauen.»

Ich habe damals meinen Antrag begründet und verzichte darauf, Gesagtes hier zu wiederholen. Der Herr Kommissionspräsident hatte meinen Antrag damals ziemlich scharf, aber doch in wohlwollendem Sinne unter die Lupe genommen und kam dann zum Schluss, dass demselben Rechnung getragen werden sollte, indem dessen Inhalt in irgendwelcher Form in Art. 62 Aufnahme finden könne, in welchem Artikel vorgesehen sei, dass der Bundesrat in einem gewissen Moment Vorschriften über die Bereifung machen könne. Art. 62 der bundesrätlichen Vorlage lautet in Abs. 3: «Der Bundesrat wird durch Vollziehungsverordnung namentlich über solche Punkte Vorschriften erlassen.» Nun kommen die eigentlichen Punkte. Dann heisst es: «Besondere Anforderungen . . . über die Arten und die Zulässigkeit der Bereifung, das Anbringen von automatischen Geschwindigkeitsmessern, wenn der Stand der Technik dies ermöglicht.» Ein anderes Mitglied des Rates hatte damals gefunden, dass der von mir gestellte Antrag durchaus berechtigt sei. Da bereits damals Rückweisungsanträge gestellt waren und vorauszusehen war, dass

deren noch weitere folgen werden, erklärte ich mich damit einverstanden, dass der Antrag an die Kommission zur nochmaligen Beratung zurückgewiesen werde, in dem Sinne, dass derselbe in dieser oder in einer etwas abgeänderten Form angenommen werden möge. Die Kommission ist nun, wie der Herr Berichterstatter mitgeteilt hat, dazu gelangt, Art. 19bis in Wegfall kommen zu lassen und die Anregung in Art. 62 zu berücksichtigen. Abs. 3 dieses Art. 62, soweit er gegebenenfalls in Frage kommt, lautet: «Der Bundesrat wird zur Vollziehungsverordnung namentlich über folgende Punkte Vorschriften erlassen: ... Art der Bereifung zwecks möglicher Verhütung der Schädigung der Strasse und der Erschütterung der Gebäude unter Berücksichtigung der Fortschritte der Technik.» Der Unterschied zwischen der bundesrätlichen Vorlage und der neuen Fassung der Kommission besteht wesentlich darin, dass in dieser neuen Fassung bei der zulässigen Art der Bereifung Rücksicht zu nehmen ist auf möglichste Verhütung der Schädigung der Strasse und der Erschütterung der Gebäude. Dadurch wird angeben, warum gewisse Bereifungsarten verboten werden sollen. Das ist das neue. Doch dem, was ich wünschte, ist man nicht nachgekommen. Ich habe nämlich am 18. Dezember die Bemerkung gemacht: «Allein ich habe die Auffassung, dass das aus dem Gesetz für die Hausbesitzer, welche durch die Erschütterung in ihren Gebäuden geschädigt werden, hervorgehen muss, und dass dies nicht in eine Vollziehungsverordnung hineingehört. Diese Eigentümer haben jetzt schon das Recht, zu wissen, dass sie geschützt werden. Das ist aber nur dann der Fall, wenn die Vollgummibereifung beseitigt wird, wie es bei der Post schon geschehen ist oder noch geschehen wird und wie es in Norwegen der Fall ist.» Und diese Auffassung, die ich damals geltend gemacht habe, teile ich heute noch. Ich halte dafür, dass der im Antrag niedergelegte Gedanke ebenfalls soviel Recht besitzt, in das Gesetz aufgenommen zu werden, wie die Bestimmung betreffend den tiefen oder gellenden Ton. Die Hauseigentümer dürfen verlangen, dass durch das Gesetz ihnen der Schutz zugesprochen wird.

Mir mangelt das nötige Vertrauen in die Verweisung in die Vollziehungsverordnung. Die Automobilverbände werden allen ihren Einfluss geltend zu machen versuchen, und dann fürchte ich das weiche Herz nicht sowohl des Vorstehers des Justiz- und Polizeidepartementes, der im Rate wiederholt dem Landgrafen gerufen, der hart bleiben soll, sondern das weiche Herz des Gesamtbundesrates. Sollte der Antrag angenommen werden, so steht nichts entgegen, dass Art. 62 der bundesrätlichen Vorlage im wesentlichen beibehalten wird und demselben nur eine etwas andere Fassung gegeben werden müsste, die Fassung etwa: «andere Arten der Bereifung als die in Art. 19bis genannten zwecks möglicher Verhütung ...» Da heisst es auch, man soll das eine tun und das andere nicht unterlassen. Ich halte an meinem Antrage fest, obgleich demselben bei der Einstimmigkeit der Kommission kein Erfolg beschieden sein wird.

Bundesrat Häberlin: Ich möchte nur die Erklärung abgeben, dass wir dem Antrage des Herrn Ständerat Ochsner sofort zustimmen würden, wenn

wir die Ueberzeugung hätten, dass er heute schon durchführbar sei. Ich habe mich neuerdings in Genf anlässlich der Ausstellung erkundigt und die neuen Typen vorzeigen lassen; ich habe mich bei Interessenten für die Pneus, nicht etwa bei den andern, erkundigt und sie gefragt, ob sie soweit seien, dass wir unsern Besitzern von schweren Fahrzeugen die Pneubereifung vorschreiben können, ob sie die Pneus liefern können und was sie für praktische Erfahrungen hätten. Es ist uns erklärt worden, nein, das wäre für heute noch verfrüht! Das ist der einzige Grund, warum wir opponieren und ich erkläre, wir werden in der Zeit, wo die Technik nachgekommen sein wird, den Gedanken des Herrn Ochsner durchführen. Ich darf das nicht nur in meinem persönlichen Namen sagen. Nicht nur ich habe in diesem Punkt ein hartes Herz, sondern auch das Kollektiv-Fettherz des gesamten Bundesrates wird hier widerstehen, das Herr Ochsner als zu befürchtend in den Vordergrund geschoben hat. Sie dürfen beruhigt sein, wir werden dem Gedanken des Herrn Ochsner zu gegebener Zeit nachkommen.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag Ochsner	17 Stimmen
Dagegen	10 Stimmen

M. le **Président:** Je vous propose maintenant de renvoyer cet article à la commission de rédaction.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Der Artikel ist bereinigt, er ist in letzter Session in beiden Sprachen ausgeteilt worden, er liegt also vor. Ich glaube nicht, dass es notwendig ist, die Kommission noch mit der Sache zu beschäftigen. Sie könnten der Kommission ja auch gleich den Auftrag geben, den Pneu Ochsner zu erfinden. (Heiterkeit.)

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 23.

Antrag der Kommission.

Abs. 2. ... «wenn das Fahrzeug einem andern Automobil oder Fuhrwerk begegnet;»

Proposition de la commission.

Al. 2. ... «passages à niveau; quand il croise d'autres automobiles ou des attelages;»

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Auch der Art. 23 ist nochmals zur redaktionellen Durchsicht an die Kommission gegangen. Die Kommission hat gefunden, es sei im Interesse der grösseren Klarheit, die Verlangsamung des Laufes des Automobils für alle Fälle ausdrücklich vorzuschreiben sowohl für die Begegnung mit einem andern Automobil wie mit einem durch animalische Kraft bewegten Wagen zu deutsch: «einem andern Automobil oder Fuhrwerk», französisch: «automobiles ou attelages». Es wäre aus dem bisherigen Texte nicht klar gewesen, dass auch Automobile in Betracht kommen. Im Deutschen würde nach dem Sprachgefühl der Kommission «Fahrzeug» der obere Begriff, das *genus proximum*, «Fuhrwerk» der Unterbegriff für den animalischen Betrieb neben dem Kraftbetrieb sein. Die Kommission ist in dieser Beziehung einmütig

und es entspricht die französische Uebersetzung dieser Sprachweise der Kommission. Im übrigen haben wir den Artikel unverändert gelassen. Wir beantragen Annahme dieser Aenderung.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 24.

Antrag der Kommission.

Soll unter Berücksichtigung der endgültigen Schlussnahme betreffend Abs. 4 der Kommissionsvorlage gemäss Anregung in neuer Anordnung wie folgt gefasst werden:

¹ «Der Führer soll rechts fahren, nach rechts ausweichen und links vorfahren.

² An Kreuzungen und an unübersichtlichen Stellen, besonders an Strassenbiegungen, darf nicht vorgefahren werden.

³ Automobile haben den Vortritt vor Fuhrwerken, Personenautomobile vor andern Motorwagen.

⁴ Strassenbiegungen nach rechts sollen kurz, solche nach links weit genommen werden.

⁵ Bei Strassengabelungen und Kreuzungen hat das Fahrzeug auf der Hauptstrasse den Vortritt. Der aus der Nebenstrasse kommende Führer hat die Geschwindigkeit so lange zu mässigen, bis er sich vergewissert hat, dass die Gefahr eines Zusammenstosses nicht besteht. Bei Kreuzungen von Strassen gleicher Breite oder in Zweifelsfällen hat jeder Führer seine Geschwindigkeit zu ermässigen und dem Führer zur Rechten den Vortritt zu überlassen.»

Proposition de la commission.

Il sera tenu compte de la décision définitive du Conseil concernant le 4^e alinéa du projet du 26 octobre 1923, et l'article sera, conformément aux observations faites, rédigé comme il suit, en transposant les alinéas:

¹ Le conducteur tiendra sa droite, croisera à droite et dépassera à gauche.

² Il est interdit de dépasser aux croisements de route et aux endroits où la vue est restreinte, en particulier aux tournants.

³ Les automobiles ont le pas sur les autres véhicules, les automobiles transportant des personnes ont le pas sur les autres automobiles.

⁴ Les tournants à droite doivent être pris à la corde, les tournants à gauche au large.

⁵ Aux bifurcations et aux croisements de route, le véhicule qui circule sur la route principale a le pas. Le conducteur qui vient par la route secondaire doit ralentir sa vitesse et ne pourra l'accélérer de nouveau que quand il se sera assuré qu'une rencontre n'est plus à craindre. Aux croisements de routes de même largeur ou dans les cas douteux, chaque conducteur doit ralentir sa marche et le conducteur venant de droite aura le pas.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Art. 24, Al. 2, unseres neuen Vorschlages ist entsprechend einer Entscheidung des Rates in der Dezembersession revidiert worden. Dann wurde in der Dezembersession, ich glaube von Herrn Ständerat Schöpfer, die Anregung gemacht, die Lemmata des alten Art. 24 in der Kommissionsvorlage anders zu ordnen. Die Kommission hat diese Umstellung vorgenommen und

findet nun selbst, dass die neue Ordnung logischer und passender sei.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 28 (neu — nouveau).

Antrag der Kommissionsmehrheit.

Haftpflicht des Halters.

Wenn durch den Betrieb eines Automobils oder bei Hilfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Automobilbetriebes verbunden ist, ein Mensch getötet oder körperlich verletzt, eine Sache zerstört oder beschädigt wird, so haftet der Halter für den entstandenen Schaden.

Proposition de la majorité de la commission.

Responsabilité civile du détenteur.

Si par la mise en circulation d'un automobile ou par les travaux accessoires impliquant les dangers inhérents à cette mise en circulation une personne est tuée ou blessée ou une chose détruite ou endommagée, le détenteur est responsable du dommage causé.

Antrag der Kommissionsminderheit.

Abs. 2. Eine Person, die unentgeltlich und nicht im Interesse des Halters befördert wird, besitzt keinen Anspruch aus diesem Gesetze.

Proposition de la minorité de la commission.

Nouvel alinéa (al. 2). «Les personnes transportées gratuitement et sans que le détenteur y ait intérêt, ne peuvent tirer de la présente loi un droit à indemnité.»

Bolli, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Ich glaube, wir kommen hier auf ein Gebiet, wo vielleicht die Diskussion sich nicht so rasch abspielt, wie bei den bisherigen Artikeln. Es sind die Art. 28 bis 31 der Vorlage betreffend die Automobilhaftpflicht im Sinne alleseitiger neuer Prüfung der Haftpflicht des Halters an die Kommission zurückgelangt. Dabei war auch die Anregung Böhi zu prüfen, wonach der Automobilhalter haftbar ist, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wurde, und wonach Ermässigung oder gänzliche Entbindung eintreten kann, wenn der Unfall einem Verschulden des Verletzten oder Dritten zur Last fällt. Ebenso musste die Kommission eine Anregung Andermatt prüfen, betreffend den Minderheitsantrag: Ausschluss der verschärften Haftpflicht für Personen, die ohne Entgelt oder nicht in Erfüllung eines Auftrages des Halters befördert werden.

Die ganze Materie ist vom Departement nochmals gründlich untersucht und im Bericht an die Kommission, den ich wiederholt erwähnt habe, einlässlich behandelt worden. Auch die Kommission beschäftigte sich mit der Sache eingehend, und zwar zuerst durch eine Subkommission, die die einzelnen Vorschläge mit dem Herrn Departementschef und seinen Mitarbeitern behandelt hat und dann insgesamt im Verein mit dem Departementschef. Das Resultat ist nun, dass die Kommission Ihnen die Art. 28 bis 31 ihrer Oktobervorlage zu ersetzen beantragt durch die neuen Vorschläge, wie sie Ihnen vorliegen. Sie hofft wenigstens die Stoffanordnung nun so getroffen zu haben,

dass dann der Rat seine Entscheidung für diesmal treffen kann. Ich betone: für diesmal, denn ich nehme an, es werden diese Haftpflichtbestimmungen auch das lebendige Interesse des andern Rates erwecken, und wohl nicht ohne Differenzen mit unsern Entschliessungen aus der Beratung hervorgehen. Die ganze Sache wird, wie gesagt, zur Diskussion verbleiben, bis die endgültige Entscheidung vorliegt.

Abgelehnt hat die Kommission die Nachbildung der Halterhaftpflicht nach der Haftung des Tierhalters gemäss Obligationenrecht. Es hätte an und für sich schon deswegen nahe gelegen, der Ordnung der Tierhalterhaftpflicht zu folgen, weil man offenbar dadurch dem Gedankengang Rechnung getragen hätte, der zur Bezeichnung und Heranziehung des Halters als Träger der verschärften Haftpflicht geführt hat. Doch wurde der Gedanke nicht aufgenommen in der Kommission. Der Unterschied zwischen dem Objekt, für das die Haftung besteht, ist doch zu gross, und es pflegen doch aus diesem Unterschied im einzelnen Fall auch rechtliche Konsequenzen zu fliessen. So hat dann der Gedanke der Anlehnung an die Tierhalterhaftpflicht keine Gegenliebe gefunden, trotzdem er ursprünglich verlockend erschien und die Tendenz gerechtfertigt wäre, sich, wenn immer möglich, bei solchen Gesetzeserlassen an das bereits bestehende Recht anzuschliessen.

Nicht besser ist es einer andern Auffassung ergangen, für die ich persönlich ursprünglich mit Wärme eingetreten bin und die ich heute einfach deswegen nicht weiter vertrete, weil sie gegenwärtig nach meiner Ansicht aussichtslos ist. Ich meine die Anlehnung der Halterhaftpflicht an das Eisenbahnhaftpflichtrecht. Ich will aber auch zugeben, dass die tatsächlichen Verhältnisse, die zu ordnen sind, bei näherer Betrachtung so stark von einander abweichen, dass die rechtliche Ordnung der beiden Dinge eben doch eine verschiedene werden darf. Immerhin halte ich dafür, dass die Ordnung des Automobilhaftpflichtrechtes nach dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz doch vielleicht die bessere Lösung wäre. Vor allem würde dadurch Einheitlichkeit auf einem grossen Gebiet geschaffen, indem dann für Eisenbahn, Post und für das Automobil die nämlichen Bestimmungen Geltung hätten. Die Gerichtspraxis wäre gewiss imstande, den tatsächlichen Differenzen von Fall zu Fall Rechnung zu tragen. Gewiss, es ist richtig, die Eisenbahn fährt auf ihrem eigenen Grund und Boden, auf ihrer eigenen Fahrbahn, sie kann ihre Reglemente erlassen und ihre Beziehungen zum Fahrgast und Publikum entsprechend ordnen. Das Automobil dagegen beansprucht die offene Strasse, die auch dem ganzen andern Publikum gehört usw. usw., die tatsächlichen Differenzen sind also gross und auch da müssen sich rechtlich verschiedene Konsequenzen ergeben. Ich tröste mich deshalb für heute darüber, dass das Ideal einer Vereinheitlichung der Rechtsgedanken hier nicht erreicht werden kann. Es wird bei einer selbständigen Regelung der Automobilhaftpflicht bleiben müssen.

Die neue Vorlage der Kommission sucht in bezug auf die aufzustellenden Grundsätze möglichste Uebersicht zu schaffen. Zu Art. 28, der zur Diskussion steht, nach Vorlage der Kommission, habe ich lediglich anzuführen, dass die Kausalhaftung, die wir hier vorschlagen, aus den nämlichen Gründen vorgeschlagen wird, wie sie besteht bei der übrigen ver-

schärften Haftpflicht, der Eisenbahnhaftpflicht, der Starkstromhaftpflicht und ursprünglich auch bei der Fabrikhaftpflicht, nämlich die Gefährlichkeit des Betriebes oder der in den Dienst eines Betriebes gestellten überwältigenden Naturkraft und die Beweisnot des Geschädigten. Das sind die Stichworte für die Anwendung der Kausalhaftung. In der Kommission hat Einigkeit darüber bestanden, man könne ohne die Kausalhaftung nicht auskommen.

Die Mehrheit der Kommission macht keinen Unterschied zwischen dem Dritten, der ausserhalb des Automobils an der Strasse steht oder auf der Strasse geht und vom Unfall betroffen wird und den Insassen des Wagens. Eine Minderheit will diesen Unterschied machen und schliesst die Kausalhaftung aus und begnügt sich mit der gemeinrechtlichen Haftung, wenn der verunfallte Insasse oder seine Sachen unentgeltlich und nicht im Interesse des Halters befördert worden sind.

Wir kommen hier zu einer nicht ganz unwichtigen Materie und zu recht bedeutsamen Gesichtspunkten, über die man meines Erachtens sehr gut zweierlei Meinung sein kann. Auch der bundesrätliche Entwurf ist in Art. 37 auf dem Boden gestanden, dass der unentgeltlich beförderte Fahrgast nur Anspruch auf die gemeinrechtliche Haftpflicht habe und zwar wollte der bundesrätliche Entwurf für die «Gefälligkeitsfahrt» die Haftbarkeit des Obligationenrechtes für unerlaubte Handlungen zur Anwendung bringen. In der Kommission wurde darauf verwiesen — eine Betrachtung, die man wohl allgemein machen darf —, dass auch bei der Gefälligkeitsfahrt, wie überhaupt bei den Automobilfahrten, oft kontraktliche Verhältnisse, wenn nicht Dienstmiete, so doch vielleicht irgend ein anderes Innominatkontraktverhältnis vorliege.

Es ist anzuerkennen, dass die Frage der Haftbarkeit für den Fahrgast überall eine sehr umstrittene ist. Ich will bei dieser Gelegenheit verweisen auf die Lösung, die sie in andern Gesetzgebungen gefunden hat, in denen Spezialhaftpflicht geschaffen wurde. Das österreichische Gesetz, das die Haftpflicht für die Kraftfahrzeuge ordnet, sagt im Paragraph 4: «Die Bestimmungen der Paragraphen 1 und 2 — die auch die verschärfte Haftpflicht aussprechen — dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf die Ersatzansprüche aus der Beschädigung von Personen oder Sachen, die mit dem Kraftfahrzeug befördert werden, es sei denn, dass diese Benützung gegen Entgelt oder im gewerbmässigen Personen- oder Sachentransport oder im Dienste oder Auftrage einer der haftpflichtigen Personen geschah.» Das ist eine Fassung ähnlich derjenigen, wie sie die Minderheit Ihrer Kommission redigiert. Das deutsche Gesetz, das wir ja wohl auch beziehen können, sagt, dass die Vorschrift betreffend die verschärfte Haftung keine Anwendung finde, wenn zur Zeit des Unfalles der Verletzte oder die geschädigten Sachen durch das Fahrzeug befördert wurden oder der Verletzte bei dem Betrieb des Fahrzeuges tätig war. Daraus ist zu erkennen: die Gesetze in andern Staaten stellen die Fahrgäste und die Sachen, die gratis, also ohne Entgelt, befördert werden, unter das gewöhnliche Haftpflichtrecht und nehmen sie aus von der ausserordentlichen Haftpflicht.

Bei diesem Anlass will ich Ihnen noch mitteilen, dass in diesen beiden Gesetzen noch eine Bestimmung besteht, die ich Ihnen zur Kenntnis bringen will,

ohne näher darauf einzutreten. Beide Gesetze kennen nämlich noch einen weitern Grund für die Befreiung von der ausserordentlichen Haftpflicht, nämlich: wenn der Unfall durch ein Fahrzeug verursacht wurde, das nur zur Beförderung von Lasten dient und auf ebener Bahn eine auf 20 km begrenzte Geschwindigkeit in der Stunde nicht überschreiten kann. In diesen fremden Gesetzen sind also gewisse Fahrzeuge, die eine gewisse Geschwindigkeit nicht übersteigen können, kraft ihrer Einrichtung von der Sonderhaftpflicht ausgenommen. Dies erwähne ich nebenbei. Man hat über den Gedanken einer solchen Ausnahmebestimmung bei uns auch schon gesprochen, war aber nicht geneigt, darauf einzutreten.

Ich gehe zum Thema selbst zurück. Die Minderheit der Kommission möchte aus den gleichen Gründen wie die erwähnte fremde Gesetzgebung nur das gemeine Recht zur Anwendung bringen, wo der Dritte unentgeltlich, also lediglich in seinem Interesse befördert worden ist. Da würde die kontraktliche Verpflichtung oder die Haftbarkeit für das ausserkontraktliche Verschulden massgebend sein. Die Mehrheit der Kommission kann sich aus grundsätzlichen und namentlich auch aus praktischen Gründen der Auffassung der Minderheit nicht anschliessen und beantragt Ablehnung des Antrages der Minderheit. Grundsätzlich hält die Mehrheit dafür, dass die Gründe, aus denen die Kausalhaftpflicht fliesst, höherer Ordnung sind, nicht nur dem gewöhnlichen Privatrecht und nicht nur den zivilrechtlichen Beziehungen der Parteien angehören. Sie leiten sich her aus der Gefahr der vom Halter in seinen Dienst gestellten Einrichtung. Der Insasse und der Halter stehen sich da in bezug auf ihre zivilrechtliche Haftung ungleich gegenüber, ihre Stellung ist eine ganz verschiedene. Der Halter ist es, der die gefährliche Naturkraft des rasch und wuchtig sich bewegendem Vehikels auf der öffentlichen Strasse sich zu Diensten macht. Er ist der Dominus, der Herr in der Sache und trägt die Verantwortlichkeit für das Fahrzeug. Diese kann der Fahrgast ihm gar nicht abnehmen, er ist dazu gar nicht geeignet. Der Halter muss jedem gegenüber, der mit seinem Wissen und Willen in dem Fahrzeug fährt, die Diligenz und Vigilanz prästieren, die die Lenkung des Fahrzeuges erfordert und die er notwendig hat zur Vermeidung der Gefahr. Gegenüber dieser Sache tritt das rein zivilrechtliche Interesse des Halters in den Hintergrund. Dieses entscheidend werden zu lassen, wie die Minderheit es will und wie es in Deutschland unter rein nur zivilrechtlichen Gesichtspunkten geschehen ist, würde eine Verkennung der grundsätzlichen Notwendigkeit der Halterpflicht und Verantwortlichkeit, die zum Schutze von menschlichem Leben und Gesundheit aufgestellt wird, bedeuten. Der Halter ist verantwortlich für die Einrichtung und Handhabung seiner Maschine gegenüber jedermann, das muss der grundsätzlich zwingende Rechtssatz sein, der nicht durch zivilrechtliche Interessen geändert werden kann. Der Insasse ist weder befähigt noch berechtigt noch tatsächlich in der Lage, über Einrichtung und Lenkung des Fahrzeuges Kontrolle zu führen und eine eigene Verantwortlichkeit zu übernehmen.

Neben diesen grundsätzlichen Erwägungen kommen aber auch noch praktische in Betracht, namentlich diejenigen der Sicherheit und der Klarheit des Rechtes. Wo sollen die Grenzen zu ziehen sein zwischen un-

entgeltlicher und entgeltlicher Fahrt; zwischen Interessen des Halters und Interessen des Fahrgastes? Man spricht allerdings davon, wenn der Halter den Arzt oder die Hebamme holt, so sei das in seinem Interesse. Wenn er aber den Arzt oder die Hebamme zum lieben Nachbar holt, ist dann das das Interesse des Nachbarn? Oder das Schulkind des Nachbarn, das aufgeladen wird? Sobald man sich darüber orientiert, so sieht man, dass die Beispiele sich ver-hundertfachen lassen und dass eine grosse Unsicherheit entstehen würde, wollte man hier eine solche Differenzierung eintreten lassen.

Und fragen wir uns doch, welchen Nachteil die grundsätzliche Festhaltung an der Haftpflicht hat. Man hat in der Kommission gesagt, sie bedeute eine Erhöhung der Versicherungsprämie um 10 %. Könnte die vom Halter, vom Automobilführer nicht getragen werden? Ich meine sogar, ein kluger und vorsichtiger Halter wird sowieso seine ganze Haftpflicht versichern, wenn er nicht dazu in der ökonomischen Lage ist, dass er sowieso leicht für alles aufkommen kann. Also auch vom Gesichtspunkte der sozialen Gerechtigkeit, des sozialen Gedankens aus und des Versicherungsgedankens, dessen Lob wir gestern und heute so hoch haben singen hören, rechtfertigt sich die ausnahmslose Aufstellung der Kausalhaftpflicht. Also grundsätzlich aus höhern rechtlichen Gründen, aus praktischen Gründen der Klarheit und Sicherheit des Rechtes und im Interesse der sozialen Gerechtigkeit und der Wahrung des Versicherungsgedankens beantrage ich Ihnen namens der Mehrheit der Kommission, den Art. 28, wie er neu vorliegt, unter Ablehnung des Antrages der Minderheit, anzunehmen.

Scherer, Berichterstatter der Kommissionsminderheit: Der Referent der Kommissionsmehrheit hat am Schlusse seiner Ausführungen noch zwei sehr schwere Kanonen aufgeföhren gegen den Standpunkt der Minderheit: die Kanone des sozialen Gedankens und die Kanone des Versicherungsgedankens, und hat nun mit kräftigen Schüssen die Minderheit zu vernichten gesucht. Wir müssen doch sagen, dass es sich weder um den sozialen Gedanken handelt, noch um den Versicherungsgedanken, dem wir in diesem Gesetze zum Durchbruch verhelfen wollen, sondern einzig um den Rechtsgedanken. Es handelt sich um die Frage: Liegen rechtliche Erwägungen vor, die uns veranlassen müssen, eine vorgeschlagene Rechtsnorm in das Gesetz aufzunehmen oder die Aufnahme abzulehnen? Wenn wir die Frage so stellen, dann sieht die Sache bedeutend nüchterner aus, dann wird man aber auch kaum zu dem Resultate gelangen, zu welchem die Kommissionsmehrheit gekommen ist. Ich habe schon in der Dezembersession Gelegenheit gehabt, den Standpunkt der Minderheit in diesem Punkte auseinanderzusetzen und die bestimmte Auffassung zu begründen, dass die Ausdehnung der Gefährdungshaftung auf die unentgeltlich Mitföhrenden ausserhalb des Rechtsgedankens liegt, der in den Haftpflichtbestimmungen dieses Gesetzes zum Ausdruck kommen soll.

Wenn nun heute die Kommissionsmehrheit ausführen lässt, dass es eine Verkennung der «grundsätzlichen Notwendigkeit der Halterverantwortlichkeit zum Schutze von Gesundheit und Leben» sei, wenn man die unentgeltlich Mitföhrenden von der Haftpflicht ausschliesse, so bleibt sie offenbar an der

Oberfläche des gesetzgeberischen Problems haften. Die Kommissionsmehrheit leitet die Haftung für den unentgeltlich Mitfahrenden einfach her aus der Gefahr der vom Halter in seinen Dienst gestellten Einrichtung: diese Gefahr sei vorhanden, ganz gleichgültig, ob einer mit seinem Willen oder gegen seinen Willen, entgeltlich oder unentgeltlich mit ihr in Kollision gerate. Diese Argumentation ist nun eben unrichtig. Das blosse Vorhandensein der Gefahr ist nicht entscheidend, sondern es kommt darauf an, wie sich der Dritte auf diese Gefahr einstellt. Wir leiten die Gefährdungshaftung des Inhabers einer Fabrik, des Unternehmers einer Eisenbahn, des Inhabers einer Starkstromleitung, des Halters eines Automobils davon ab, dass er eine Einrichtung besitzt, die eine Gefahr involviert, welcher der Dritte nicht ohne weiteres aus dem Wege gehen kann. Eben deshalb, weil die dem Automobil inhärente Gefahr auf der Landstrasse sich auswirkt, auf welcher der Bürger geht, der Strasse, die er benutzen muss, wenn er sich von einem Orte zum andern bewegen will — deshalb muss dem Halter des Automobils die Haftpflicht auferlegt werden. Derjenige jedoch, der in voller Kenntnis, dass die Benutzung des Automobils eine Gefahr involviert, sich dieser Gefahr aussetzt und sich des Automobils bedient, stellt sich rechtlich doch ganz anders zu der Gefahr ein, als derjenige, der sich ihr nicht entziehen kann.

Ich höre in meiner Nähe die Zwischenbemerkung, der Fabrikarbeiter müsse auch nicht in die Fabrik gehen, wenn er nicht wolle, und besitze doch auch einen Haftpflichtanspruch. Das ist doch anders. Der Arbeiter muss in die Fabrik gehen, denn er muss verdienen. Er hat keine andere Möglichkeit; er kann nicht sagen: ich bleibe daheim und verdiene nichts, damit ich nicht in der gefährlichen Fabrik Schaden davontrage. So sage ich, dass dem unentgeltlich Mitfahrenden gegenüber der Satz «*volenti non fit injuria*» zweifellos Anwendung finden darf. Wer selber ohne eine Notwendigkeit auf ein Automobil geht und verunfallt, soll nicht sagen dürfen: das Automobil ist eine gefährliche Sache, ich bin der Gefahr zum Opfer gefallen und verletzt worden, der Halter hat zu bezahlen. Da kann vom Halter mit der *replicatio doli* geantwortet werden: du hast das alles gewusst und bist trotzdem mitgefahren, du selbst trägst daher die Verantwortung.

Es ist in der Kommission gesagt worden — und ich halte das für das beste, was vom Standpunkt der Mehrheit aus gesagt werden kann —, kein richtiger Automobilist werde eine Versicherung abschliessen wollen, die nicht auch diejenigen deckt, die unentgeltlich mitfahren. Das mag sein und das hoffe ich auch. Aber wir müssen scharf unterscheiden zwischen dem, was in das Rechtsbewusstsein unseres Volkes eingedrungen und Inhalt seiner Rechtsüberzeugung geworden ist, und dem, was lediglich als moralisch richtig gilt. Es geht zu weit und über die Aufgabe des Gesetzgebers hinaus, wenn in das Gesetz auch Dinge aufgenommen werden wollen, die nicht Bestandteil des Rechtsbewusstseins des Volkes geworden sind. Und was den Gesichtspunkt des moralisch Richtigen anbelangt: Kann man nicht auch sagen, es solle eben einer, der zum unentgeltlichen Mitfahren eingeladen wird, nur dann mitfahren, wenn er persönlich für sich selber eine Lebens- oder eine Unfallversicherung besitzt, die ihn, wenn ihm etwas

passieren sollte, richtig deckt? Es ist Sache des einzelnen, für sich selbst zu sehen und Vorsorge zu treffen. Rechtlich ist somit für den Einschluss der unentgeltlich Mitfahrenden in die Automobilhaftpflicht kein Raum vorhanden.

Praktisch aber, darüber müssen wir uns vollständig klar sein, würden sich die allergrössten Schwierigkeiten ergeben. Zunächst in Bezug auf die Höhe der Prämien. Nicht dass der Halter das Risiko läuft, auf der Strasse jemanden zu überfahren und zahlen zu müssen, wird die Police vor allem verteuern, sondern dass er auch das Risiko eines Unfalls derjenigen trägt, die mitfahren. Wenn Sie von Automobilunfällen in den Zeitungen lesen, so sind vier Fünftel aller Fälle solche, bei denen nicht Dritte auf der Strasse, sondern Personen, die im Automobil selbst sitzen, Schaden erleiden. Wenn nun diese Fälle mit in die Haftpflicht einbezogen werden und versichert werden müssen, so bringt das eine ganz bedeutende Erhöhung der Prämien mit sich; diese Erhöhung ist auf 25—30 % geschätzt worden.

Und noch ein praktisches Bedenken! Der Hauptfall ist doch der, dass der Automobilist, der mit seinem grossen starken Tourenwagen eine grössere Fahrt aufs Land hinaus macht, seine Familie, seine erwachsenen Söhne, seine Schwiegersöhne und Töchter bei sich hat. Dehnen wir nun die Haftpflicht auf die unentgeltlich Mitfahrenden aus, so schaffen wir den Zustand, dass bei einem Unfall der Sohn oder Schwiegersohn einen Haftpflichtanspruch gegen den Vater besitzen. Das macht dem Vater weiter keine Sorge, denn er ist ja versichert. Aber es gibt eine schiefe Situation, wenn der Vater, vertreten durch die Versicherungsgesellschaft, einen Prozess führen muss gegen seinen Sohn oder seinen Schwiegersohn über den Ersatz des Schadens, den sie erlitten haben. Das sind Konsequenzen, die wir ablehnen müssen. Es sind auch für die Versicherungsgesellschaften eigenartige Zustände, wenn sie namens eines Vaters den Prozess gegen dessen Sohn und Schwiegersohn führen müssen. Sie können sich denken, mit welchem Eifer der Vater, der seine Prämie bezahlt hat, der Versicherungsgesellschaft den pflichtgemässen Beistand leisten wird. Es ist klar, dass das unerquickliche Situationen geben wird und es ist leicht möglich, dass in einem solchen Falle die Police missbraucht wird. Wer kann sich denn einem übersetzten Anspruche widersetzen? Niemand anders als der Beklagte selbst, und der ist direkt interessiert und freut sich, wenn der Kläger, sein Sohn oder Schwiegersohn, gegenüber der Versicherungsgesellschaft reussiert.

Wir können die Sache ansehen, wie wir wollen: wir begeben uns auf eine schiefe Ebene, wenn wir den unentgeltlich Mitfahrenden in unserem schweizerischen Automobilgesetz, im Gegensatz zu den Automobilgesetzen der andern Länder, einen Haftpflichtanspruch geben. Wir wollen uns bescheiden und uns im Rahmen dessen halten, was als Rechtsnorm gelten kann und zu verantworten ist, und wir wollen nicht darüber hinausgehen.

Bolli, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Ich muss gestehen, dass ich durch die Ausführungen des Herrn Vorredners nicht zu einem andern Schluss gekommen bin, auch wenn er versuchte, mit scharfen Kanonen auf mich zu schiessen. Ich glaube, seine Kanonen sind nicht ganz gut geladen gewesen. Er hat den Satz

erwähnt: *volenti non fit injuria*, d. h. demjenigen, der den Willen hat, mitzufahren, geschieht durch den Unfall kein Unrecht. Das Beispiel ist doch so ungeschickt wie das andere auch, von demjenigen, der sich freiwillig in Gefahr begibt. Will denn der Arbeiter, der in eine Fabrik eintritt, den Unfall oder will derjenige, der mit einem Freunde in ein Automobil steigt und es riskiert, der starken Naturgewalt zum Opfer zu fallen, Selbstmord begehen? Das ist doch nicht der Fall. Also trifft die Rechtsparodie, die angeführt worden ist, gar nicht zu, sondern die Beispiele, speziell dasjenige vom Fabrikarbeiter, sprechen dafür, dass aus höheren Gründen die Ordnung stattfinden muss, die wir in der Vorlage vorschlagen. Die Mitteilung, dass die Versicherungsprämie etwa 10 % ausmacht, ist in der Kommission erfolgt vom Vertreter eines Kantons, in dem solche Vorschriften bereits bestehen und in welchem man also gewisse Erfahrungen hat. Ich weiss, dass namentlich von Seite der Versicherungsgesellschaften gegen diese Bestimmungen Sturm gelaufen wird.

Das hindert mich nicht, sie als gut anzunehmen. Auch das Beispiel vom Schwiegersohn oder Sohn, die unter Umständen infolge eines Unfalles in den Genuss einer Haftpflichtentschädigung kommen, kann mich nicht erschrecken. Ist es denn so ein riesiges Unglück, wenn ein Familienvater, der seine Angehörigen im Automobil spazieren fährt, auch diese gegen Unfall versichert, der sie treffen kann. Es ist ja nur eine Wohltat, wenn das geschieht. Ich habe für mich die Ueberzeugung, die Konkurrenz unter den Versicherungsgesellschaften wird schliesslich doch so gross sein, dass eine übermässige Belastung der Automobilhalter nicht eintreten kann.

Ich bitte Sie heute wiederum, den Antrag abzulehnen. Die Gesetzgebungen Oesterreichs und Deutschlands sind deswegen heute nicht mehr so massgebend, weil sie sich oben doch nur allzu sehr von den einseitigen zivilrechtlichen Prinzipien haben leiten lassen und auf die grossen Gesichtspunkte, die je länger je mehr in diesen Gebieten Geltung erhalten, keine Rücksicht genommen haben.

Abstimmung. — *Votation*.

Für den Antrag der Kommissionsmehrheit	27 Stimmen
Für den Antrag der Kommissionsminderheit	5 Stimmen

Art. 29 (neu — nouveau).

Antrag der Kommissionsmehrheit.

Ausschluss und Ermässigung.

¹ Der Halter wird von der Ersatzpflicht befreit, wenn der Unfall durch höhere Gewalt oder ausschliesslich durch grobes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten herbeigeführt worden ist.

² Die Ersatzpflicht des Halters wird ermässigt, wenn der Unfall durch ein ausschliessliches leichtes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten herbeigeführt worden ist.

Proposition de la majorité de la commission.

Exclusion et atténuation.

¹ Le détenteur est libéré de la responsabilité civile, si l'accident a été causé par la force majeure

ou exclusivement par la faute grave du lésé ou d'un tiers.

² La responsabilité civile du détenteur est atténuée, si l'accident a été provoqué exclusivement par une faute légère du lésé ou d'un tiers.

Antrag der Kommissionsminderheit.

¹ Wenn der Unfall durch höhere Gewalt oder ausschliesslich durch grobes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten herbeigeführt worden ist, so ist die Haftpflicht des Halters ausgeschlossen.

² Wenn der Unfall nicht ausschliesslich durch das grobe Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten herbeigeführt worden ist, oder wenn das ausschliessliche Verschulden des Geschädigten oder des Dritten kein grobes ist, kann der Richter die Ersatzpflicht angemessen ermässigen.

Proposition de la minorité de la commission.

¹ Le détenteur est libéré de la responsabilité civile, si l'accident a été causé par la force majeure ou exclusivement par la faute grave du lésé ou d'un tiers.

² Le juge peut réduire l'indemnité dans une proportion raisonnable, si l'accident n'a pas été provoqué exclusivement par la faute grave du lésé ou d'un tiers, ou si la faute du lésé ou du tiers, qui a été la seule cause de l'accident, n'est pas grave.

Bölli, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit:

Die Aufhebung der Haftung des Halters infolge Verursachung des Schadens durch höhere Gewalt ist als allgemein gegeben anzuerkennen. Ein Widerspruch war auch im Rate bei der letzten Sitzung nicht vorhanden, also können weitere Ausführungen unterbleiben.

Tatsächlich ist ein Zusammentreffen höherer Gewalt mit andern Ursachen, Verschulden des Halters oder eines Andern, nicht ganz undenkbar. Dann werden auch die Grundsätze über die Konkurrenz der Ursachen beziehungsweise der Verschuldungen zur Anwendung gelangen. Und dieses Gebiet ist eines derjenigen, über das wir heute auch noch näher zu sprechen haben. Ich muss gestehen, die Differenzen bezüglich des ersten Lemmas zwischen dem Vorschlag der Mehrheit und dem der Minderheit ist doch nur eine redaktionelle, so dass also eher die Redaktionskommission zu entscheiden hat, welcher der beiden vorzüglichen Redaktionen sie den Vorzug geben will.

Und nun also Abs. 2. Darüber, dass der Ausschluss der Haftung nur bei ausschliesslicher Verursachung durch das Verschulden des Betroffenen oder eines Dritten stattfinden soll, herrschte in der Kommission Einigkeit; das Wort musste also belassen werden. Ist das Verschulden nicht die ausschliessliche Ursache, so kommen wieder die Grundsätze über konkurrierende Verschulden beziehungsweise konkurrierende Ursachen zur Anwendung. Dagegen ist es zweifelhaft und waltet Streit darüber, ob für die völlige Befreiung des Halters ein grobes Verschulden des Geschädigten oder Dritten oder Verschulden schlechthin vorliegen müsse. Der Verletzte und der Dritte sind bei der Diskussion der Sache immer gleich behandelt worden. Auch diese Frage wird bestritten bleiben, bis zur endgültigen Lösung durch den Gesetzgeber.

In der Kommission hat sich die Wage immer mehr und mehr zugunsten der Voraussetzung des

groben Verschuldens geneigt. Ich persönlich hätte allerdings, wie ich das schon früher ausführte, die andere Lösung vorgezogen. Der Hauptgrund, warum man zur Annahme des groben Verschuldens als Bedingung für die völlige Befreiung von der Kausalhaftung gelangt ist, liegt eigentlich mehr in einer negativen Betrachtung. Man denke an die durch die Geschwindigkeit und Wucht des Fahrzeugs in fast allen Fällen geschaffene Beweislage: Die Beweisstücke, die Einrichtungen der Maschine, oft auch die Zeugen sind vernichtet. Der Vorgang hat sich mit ausserordentlicher Raschheit abgespielt. Der Geschädigte wurde gerade durch die Geschwindigkeit während seines Ganges oder seiner sonstigen Inanspruchnahme, überrascht und hat vielleicht eine Wendung gemacht oder eine Bewegung, die durch die Umstände geboten war, aber später nicht mehr erklärt werden kann: Da ist es nicht recht einleuchtend, dass es nachträglicher spitzfindiger Beurteilung und Beweiswürdigung anheimgegeben werden soll, ob der Verletzte auch ja alle diligentiam und custodiam prästiert hat.

Ich habe in der Kommission den Gedanken geäussert, ob man nicht das Wort «grob», das eben zu grob und zu scharf klingt, ersetzen könnte, vielleicht durch das Wort «erheblich», im Französischen «grave» beispielsweise durch «important» oder dergleichen. Aber mit Recht bin ich davor gewarnt worden, unsere Rechtssprache noch mit neuen Ausdrücken bereichern zu wollen, die gegenüber der Autorität althergebrachter Terminologie nicht bestehen könnten und keinen grossen Nutzen bringen würden. Bekanntlich ist ja ein solcher Versuch beim Starkstromgesetz gemacht worden, wo von «Versehen» gesprochen wird. Ich habe dann auf meinem Gedanken nicht beharrt, und so ist das «grob» geblieben. Es ist zuzugeben, dass viele Gründe dafür sprechen, es stehen zu lassen, denn niemand will dem Verletzten eine culpa levissima unter den gegebenen Verhältnissen ernstlich zur Last fallen lassen. Schliesslich ist doch das Ganze nur eine Frage der Versicherungsprämie, deren erhöhter Betrag verhältnismässig ja gar nicht in Betracht fallen kann. Man muss im übrigen dem Richter zutrauen, dass er bei der Beweiswürdigung, bei der Abmessung des Verschuldens, sich vom gesunden Menschenverstand und der Billigkeit des Ermessens werde leiten lassen, dass er dem Worte «grob» nicht mehr unterlege, als der Gesetzgeber ihm hat unterlegen wollen.

Bei Abs. 2 ist die Ermässigung wiederum bei ausschliesslich leichtem verursachenden Verschulden des Geschädigten oder Dritten jedenfalls unbestritten, wenn wir das grobe Verschulden als Bedingung im ersten Artikel beibehalten. Im ursprünglichen Entwurf des Bundesrates war auch die gänzliche Entbindung des Halters je nach richterlichem Ermessen vorgesehen. Diese Möglichkeit ist aber schon von Anfang an in der Kommission fallen gelassen worden.

Was Abs. 2 des Vorschlages der Minderheit anbetrifft, will ich gerne hören, in welcher Weise dessen Abweichungen vom Vorschlag der Mehrheit begründet wird. Ich behalte mir persönlich die Entschliessung vor, weil ich auch hier dafür halte, dass die materiellen Unterschiede, so wie die beiden Redaktionen jetzt vorliegen, nicht sehr erheblich sind.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen Annahme des Artikels nach dem Vorschlag der Kommission.

Scherer, Berichterstatter der Kommissionsminderheit: Es ist in der Tat so, dass die Differenzen zwischen den Anträgen der Mehrheit und der Minderheit der Kommission nur noch minime sind. Die Beschlüsse der Mehrheit der Kommission haben durch den Herrn Präsidenten der Kommission eine Redaktion erhalten, die eine Reihe von Differenzen, die vorhanden zu sein schienen, verschwinden liessen, so dass eigentlich nur noch geringe Abweichungen verblieben sind.

Abs. 1 im Antrag der Mehrheit und der Minderheit besagt materiell dasselbe.

In Abs. 2 möchte ich nur noch zwei Differenzen feststellen. Die Mehrheit sagt in ihrer Fassung: «Die Ersatzpflicht des Halters wird ermässigt...» — und dann wird nur der eine Fall angeführt, — «wenn der Unfall durch ein ausschliessliches leichtes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten herbeigeführt worden ist.» Das ist insofern nicht richtig, als die Ersatzpflicht des Halters noch in zahlreichen andern Fällen ermässigt wird, zum Beispiel in Fällen von Obligationenrecht Art. 44. Es sollte daher eine Redaktion gewählt werden, in der das Vorhandensein eines ausschliesslichen leichten Verschuldens zum Ausgangspunkt der Bestimmung genommen und gesagt wird, dass, wenn ein solch leichtes Verschulden die ausschliessliche Ursache des Unfalles ist, eine Ermässigung der Ersatzpflicht stattzufinden hat. Die übrigen gesetzlichen Reduktionsgründe würden eo ipso daneben weiterbestehen. Das ist rein redaktionell.

Kaum viel mehr als redaktionell ist auch die zweite Differenz, die noch vorhanden ist. Die Mehrheit der Kommission spricht von einem «leichten» Verschulden, das die ausschliessliche Ursache des Unfalles ist, während die Minderheit der Kommission die Fassung vorschlägt, dass das ausschliessliche Verschulden des Geschädigten «kein grobes» ist. Das ist insofern ein Unterschied, als wir in der bekannten Kasuistik der Verschuldensfälle und in der literarischen Terminologie nicht nur zwischen leichtem Verschulden einerseits und grobem Verschulden andererseits unterscheiden, sondern eine ganze Reihe von Zwischenstufen des Verschuldens kennen und erwähnen. So wurde zum Beispiel heute das «erhebliche» Verschulden genannt. Die Meinung auch der Mehrheit ist die, dass in allen Fällen, in denen das ausschliessliche Verschulden des Verletzten ein grobes ist, die Haftpflicht ganz dahinfällt, dass aber dann, wenn das ausschliessliche Verschulden kein grobes ist, lediglich eine Ermässigung der Haftpflicht Platz greifen soll. Es ist deshalb auch redaktionell richtiger, wenn man deutlich in Anlehnung an Abs. 1 feststellt, es findet eine Ermässigung dann statt, wenn das ausschliessliche Verschulden des Verletzten «kein grobes» ist.

Es sind das Dinge, die eigentlich in die redaktionelle Bereinigung gehören. Ich bitte Sie, meine Bemerkungen so auffassen zu wollen, und sehe von der Stellung förmlicher Anträge ab.

Keller-Zürich: Ich habe im vergangenen Dezember bei Behandlung des damaligen Art. 28, Abs. 1, den Antrag gestellt, dass das grobe Verschulden des Dritten oder Getöteten eliminiert und an dessen Stelle nur das Verschulden gesetzt werde. Es ist dann in der Beratung unseres Rates hierüber nicht zur Abstimmung gekommen, weil Art. 28 und fol-

gende an die Kommission zurückgewiesen worden sind.

Ich nehme nun heute den Antrag, den ich im Dezember gestellt habe, wieder auf, und zwar zu Art. 29, Abs. 1, in dem Sinn, dass ich Ihnen beantrage, in Abs. 1 das Wort «grob» zu streichen, so dass dieser Abs. 1 dann lautet: «Der Halter wird von der Ersatzpflicht befreit, wenn der Unfall durch höhere Gewalt oder ausschliesslich durch Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten herbeigeführt worden ist.» Ich habe Ihnen in der Dezembersession dargelegt, warum ich zu diesem Antrag gekommen bin; ich will hier nicht alles wiederholen, was ich damals ausführte. Ich habe darauf hingewiesen, dass es erwünscht sei, dass eine Uebereinstimmung zwischen der Eisenbahnhaftpflicht, der Posthaftpflicht und der Automobilhaftpflicht hergestellt werde, dass es innerlich nicht begründet sei, wenn wir mit bezug auf die Automobilhaftpflicht über die Eisenbahn- und Posthaftpflicht hinausgehen.

Der Antrag, den ich Ihnen hier stelle, bildet die Mittellinie zwischen dem, was die Automobilisten uns beantragt haben und dem, was die Kommission Ihnen beantragt. Die Automobilisten standen noch in ihrer Versammlung, die sie letzten Sommer in Luzern abgehalten haben, auf dem Standpunkte, dass die Verantwortlichkeit des Automobilisten nach den Grundsätzen des Obligationenrechtes und zwar speziell nach dem Grundsatz der Tierhalterhaftpflicht auszugestalten sei. Unsere Kommission geht heute weiter. Sie sieht nicht nur von der Tierhaltung ab, weil sie offenbar der Meinung ist, dass das im Rat nicht durchgebracht würde, sondern sie geht sogar noch über die Eisenbahnhaftpflicht hinaus. Nach dieser ist der Konzessionär der Eisenbahn auch dann von der Ersatzpflicht befreit, wenn den Dritten oder Geschädigten nur ein geringes Verschulden trifft, mit andern Worten, die Situation ist beim Vorschlage der Kommission so. Sie erklärt, eine Befreiung der Ersatzpflicht des Automobilisten gibt es nur dann, wenn der Geschädigte oder der Dritte sich einer groben Fahrlässigkeit schuldig gemacht hat, währenddem bei der Eisenbahn die Ersatzpflicht schon dann aufhört, wenn ausschliesslich auf Seite des Dritten oder Geschädigten, auch nur ein leichtes Verschulden vorliegt. Was ist nun die Konsequenz aus dem Standpunkte der Kommission? Für mich ist es die, dass es überhaupt keine Klage mehr gegen Automobilisten gibt, die abgewiesen werden; auch dann, wenn den Dritten oder Verletzten ein Verschulden trifft. Einmal — das möchte ich dem Herrn Berichterstatter der Kommission sagen — ist auch die Abgrenzung des groben gegenüber dem leichten Verschulden eine schwierige. Das Gericht wird eben immer geneigt sein, zu sagen, verfehlt habe sich der Getötete oder Dritte schon; es sei ohne weiteres zuzugeben, dass er eine Nachlässigkeit begangen habe, aber eine culpa lata, ein grobes Verschulden liege nicht vor, also, Automobilist, bezahle! Das wollen wir einführen für den Automobilverkehr? Währenddem wir diese Haftpflicht nicht einmal bei der Post und nicht bei der Eisenbahn haben! Beiläufig gesagt, hätten wir die Komplikation, dass wir, wenn man den Vorschlag der Kommission annimmt, dann für den Wagen der Privaten eine schärfere Haftpflicht haben als für das Postauto. Die Postverwaltung würde haften nach dem Grundsatz der Eisenbahn-

haftpflicht und der Private nach dem weitergehenden Grundsatz.

Ich sage also, wenn wir soweit gehen und die Ersatzpflicht aufheben nur bei grobem Verschulden, so heisst das eigentlich materiell, der Automobilist wird in jedem Falle zu bezahlen haben. Und nun fragt es sich, rechtfertigt es sich wirklich, in der Haftpflicht des Automobilisten noch über die Eisenbahnhaftpflicht hinauszugehen? Da hat der Herr Kommissionsberichterstatter gesagt, das Automobil bewege sich doch auf der Strasse, also in einer erhöhten Gefahrenzone; die Eisenbahn habe ihren eigenen Weg. Bei diesen habe man also eine verminderte Gefahrenzone, also dürfe man vom Automobilisten schon ein Mehreres verlangen. Demgegenüber möchte ich verweisen auf das, was kürzlich hier in Bern Herr Professor Guhl gesagt hat, und das die Verhältnisse viel besser trifft. Er hat ausgeführt: «Die Unterstellung des Automobils unter das Eisenbahnhaftpflichtgesetz beruht auf der Prämisse, dass das Automobil so gefährlich oder noch gefährlicher sei als die Eisenbahn. Diese Prämisse ist indessen unrichtig, denn die erhöhte Gefährlichkeit des Automobils ist nicht durch das Automobil als solches vorhanden, sondern dadurch, dass die Strasse auch noch von andern Fuhrwerken und von Radfahrern und von Fussgängern benutzt wird.» Nun will ich nicht hieraus den Schluss ziehen und nicht soweit gehen wie die Freunde der Tierhalterpflicht, aber jedenfalls wird man das sagen müssen, es sei offenbar eine Ungerechtigkeit, wenn wir mit der Haftpflicht des Automobilisten über die Eisenbahnhaftpflicht hinausgehen, und es ist ungerecht, und gesetzes-technisch unklug, wenn man hier vollständig verschiedene Haftpflichten aufstellt.

Der Herr Kommissionsreferent hat gesagt, das sei zuletzt nur eine Frage der Versicherung, bei verschärfter Haftpflicht werden eben die Prämien erhöht. Ich bedaure, dass ein solches Wort gefallen ist, wegen dessen Konsequenzen. Soweit möchte ich nicht gehen. Ich möchte dringend bitten, dass Sie hier Gerechtigkeit und Billigkeit walten lassen, in dem Sinne, dass man mit dieser Haftpflicht nicht über die Eisenbahnhaftpflicht hinausgeht. Und Sie haben dann zugleich den Vorteil, wenn Sie im Sinne meines Votums sich entschliessen würden, dass dann die Einheitlichkeit zwischen Post, Eisenbahn und Automobil hergestellt wird. Das ist in meinen Augen ein Vorteil.

Was den Abs. 2 anbetrifft, so bin ich der Meinung, dass, wenn Sie meinen Antrag zu Abs. 1 annehmen, Abs. 2 dann auch noch abgeändert werden muss. Ich glaube aber, es ist richtiger, wenn wir dann die Kommission beauftragen, den Abs. 2 dem Abs. 1 anzupassen. Ich begnüge mich, den Antrag zu stellen, in Abs. 1 das Wort «grob» zu streichen und für den Fall, dass mein Antrag angenommen wird, Abs. 2 dem Abs. 1 anzupassen.

Bundesrat Häberlin: Gestatten Sie mir, mich auszusprechen über den Antrag Keller und den Minderheitsantrag des Herrn Scherer. Der Bundesrat hat bekanntlich seinerzeit vorgeschlagen, dass der Halter von der Ersatzpflicht befreit werden soll, wenn der Unfall durch grobes Verschulden des Geschädigten oder des Dritten herbeigeführt wurde, also im Sinne der heutigen Kommissionsmehrheit.

Aber er hatte beigefügt, dass, wenn ein leichtes Verschulden des Geschädigten oder des Dritten vorliege, die Ersatzpflicht ermässigt oder je nach den Umständen ganz davon entbunden werden könne. Wir sind da weiter gegangen als heute die Kommissionsmehrheit geht. Wir wollten die Möglichkeit für den Richter vorsehen, dass auch bei ausschliesslich leichtem Verschulden, sei es des Geschädigten, sei es des Dritten, der Halter ganz befreit werden kann, nicht aber zwangsläufig befreit werden muss. Nachdem nun diese Möglichkeit, auch bei leichtem Verschulden des Dritten den Halter zu entbinden, von der Kommission gestrichen worden ist, stehe ich, offen gestanden, dem Antrage des Herrn Keller näher und sage, dann will ich gerecht sein auch dem Automobilisten gegenüber und ihn tatsächlich nicht schlechter stellen als die Eisenbahn. Dort ist auch bei leichtem ausschliesslichem Verschulden des Dritten, der Halter, der Unternehmer, befreit. Ich glaube, wenn wir die Tierhalterhaftpflicht nicht annehmen — ich stelle mich gegen sie aus praktischen Gründen —, dass wir wenigstens dem Automobilisten nach Gerechtigkeitsgefühl soweit entgegenkommen müssen, dass wir auch bei ausschliesslich leichtem Verschulden die Haftung des Halters ausschliessen. Soviel zum Standpunkt des Herrn Keller. Ich kann mich hier nur persönlich ausdrücken, weil der Bundesrat zu dieser Variante des vollständigen Ausschlusses des richterlichen Ermessens bei leichtem Verschulden nicht Stellung genommen hat.

Wehren möchte ich mich gegen die Fassung der Minderheit der Kommission. Es ist gesagt worden, dass da nur eine leichte redaktionelle Aenderung vorliege. Das ist nicht ganz so. Es ist richtig, dass zum Teil redaktionelle Aenderungen vorhanden sind, aber auch keine Verbesserung, möchte ich beifügen. Zum Teil sind aber materielle Konsequenzen gezogen. Sie müssen den Antrag der Minderheit der Kommission zu Art. 29 in Verbindung bringen mit dem Antrag der Kommissionsminderheit zu Art. 31bis, welche zusammengehören. Weil sie dort die Bestimmungen über die Konkurrenz verschiedener Haftpflichtsgründe streichen will, hat sie im zweiten Satz des Minderheitsantrages zu Art. 29 einen Fall eingefügt, den die Kommissionsmehrheit dort gar nicht berücksichtigt. Diese ist überhaupt von einer ganz andern Gliederung ausgegangen, als die Minderheit es tut. Die Mehrheit hat mit Recht in Art. 29 diejenigen Fälle eingliedert und eingefügt, wo nur der Halter haftet, sei es aus Zufall, sei es aus seinem Verschulden. Dieser Fall ist in Art. 28 geregelt. Dann in Art. 29 sind nicht etwa die Ausschliessungsgründe eigentlich als technischer Einteilungsgrund zu nehmen, sondern da sind die Fälle geregelt, wo das ausschliessliche Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten konkurriert mit der blossen Zufalls haftung des Halters. Das ist hier das Einteilungsprinzip. Das gliedert sich wieder in zwei Varianten: ausschliesslich grobes Verschulden des Geschädigten oder des Dritten, oder ausschliesslich leichtes Verschulden des Geschädigten oder des Dritten. Sodann regelt die Kommission in Art. 31bis diejenigen Fälle, wo eine Konkurrenz verschiedener Haftungsgründe, verschiedenen Verschuldens hauptsächlich mit dem Verschulden des Halters in Frage steht, verschiedene Haftungsgründe, der Versicherungsvertrag oder irgendein Haftgrund.

Nun der Antrag der Minderheit der Kommission zu Art. 29, wo wir ja nun stehen. Ich sage, die Redaktion ist meines Erachtens sowieso nicht glücklich, weil die negative Form Missverständnisse ermöglicht. Wenn Sie den Satz ganz unbefangen als Laie zum erstenmal lesen, wie ich es getan habe, als man ihm mir zum erstenmal präsentierte, so kann man den Satz nicht recht begreifen. Ein Unfall ist auch dann nicht ausschliesslich durch ein grobes Verschulden des Dritten oder Geschädigten herbeigeführt, wenn er herbeigeführt worden ist durch ein Mitverschulden des Halters, durch Verschulden verschiedener Personen oder nur durch Zufall. Diese Fälle will aber der Antragsteller nicht darunter subsumieren. Er hat die Meinung, selbstverständlich sei hier ein grobes Verschulden des Geschädigten in Frage. Das ist eben nicht deutlich gesagt.

Ferner besteht eine Unklarheit, die allerdings leicht korrigiert werden könnte, im Schluss, indem die Minderheit nur sagt, der Richter kann die Ersatzpflicht angemessen ermässigen. Er sagt nicht, wessen Haftpflicht, und es besteht beim naiven Leser die Möglichkeit, dass er an die Haftpflicht desjenigen denkt, von dem man spricht, während die Meinung des Antrages von der Haftpflicht des Halters sprechen will. Das könnte durch eine leichte Einfügung ergänzt werden.

Aber der Antrag der Minderheit hat auch eine materielle Tragweite. Er sagt: «Kann der Richter die Ersatzpflicht angemessen ermässigen». Die Mehrheit der Kommission sagt: «Die Ersatzpflicht des Halters wird ermässigt.» Das ist also Pflicht des Richters. Die Minderheit sagt dies nicht, eben weil sie einen neuen Fall eingefügt hat, den die Mehrheit in ihrem Antrag nicht berücksichtigte. Es ist begreiflich, dass die Minderheit nicht die Pflicht des Richters zur Ermässigung aussprechen will, wo Konkurrenz des Verschuldens vorliegt, währenddem, wenn wir die Fälle rein auseinandertrennen, wo keine Konkurrenz der verschiedenen Verschulden vorhanden ist, und die Fälle, wo eine Konkurrenz vorhanden ist, wir die Abstufung machen können, wie es die Mehrheit der Kommission tut. Sie verweist die Fälle der Konkurrenz in Art. 31bis und verweist dort auf das Obligationenrecht und damit auf die Fakultät des Richters, den Schadenersatz zu ermässigen. In dem Falle, der in Art. 29 geregelt ist, dem Fall eines blossen ausschliesslich einseitigen Verschuldens des Dritten oder Geschädigten wollen wir wahrhaftig soweit gehen, dass der Richter ermässigen muss, damit wir nicht sogar über die Eisenbahnhaftpflicht hinausgehen, und denjenigen Halter, bei dem ein ausschliessliches Verschulden eines Dritten, wenn auch nur ein leichtes vorliegt, vielleicht ganz verknurren und gar keine Ermässigung für den Halter eintreten lassen.

Das wäre die Möglichkeit, nach dem Antrage des Minderheitsvertreters in der Begründung durch Herrn Ständerat Scherer. Vielleicht will er das nicht, aber dann müsste anders redigiert werden.

Ich möchte deshalb bitten, wenn Sie bei den Vorschlägen der Kommission verbleiben wollen, dem Antrage der Kommissionsmehrheit den Vorzug zu geben. Ich möchte aber demgegenüber — ich kann mich nur persönlich aussprechen — den Antrag Keller vorziehen, wobei ich noch bemerke, dass ich nicht weiss, was die Kommission dann noch zu ändern

hätte. Denn wenn Sie die Aenderung vornehmen in Abs. 1, dann fällt Abs. 2 weg. Da ist dann nichts mehr zu ändern, sondern er ist einfach zu streichen. Also wäre eine Rückweisung an die Kommission überflüssig.

Hauser: Ich unterstütze den Antrag der Kommissionsmehrheit. Das Gesetz, das wir gegenwärtig beraten, interessiert nicht nur die Besitzer von Automobilen, sondern das ganze Volk, weil das Volk auf die Benutzung der Strassen angewiesen ist, die von den Automobilisten in sehr intensiver Weise mitbenützt werden. Wir müssen also hier aus referendumspolitischen Gründen Vorsicht walten lassen. Die Gesetze müssen so gemacht werden, dass sie auch die Zustimmung des Volkes finden.

Materiell kann ich die Gründe nicht gelten lassen, die Herr Kollega Keller vorgebracht hat. Er hat ausgeführt, eine andere Behandlung der Automobilisten als die Behandlung der Eisenbahn und der Post sei innerlich nicht begründet und stelle sogar eine offenbare Ungerechtigkeit gegenüber den Automobilisten dar. Ich kann diese Argumentation nicht billigen und verweise auf dasjenige, was auf Seite 14 der Botschaft des Bundesrates steht: «Die Verschärfung der zivilrechtlichen Haftung für Unfälle, die durch Motorfahrzeuge verursacht werden, ist vor allem wegen der mit dem Automobilfahren vorhandenen Gefährdung des Strassenverkehrs geboten. Für diese Gefährdung hat das Bundesgericht als massgebend in Erwägung gezogen, dass das Automobilfahren an sich schon vermöge seiner Schnelligkeit, der Wucht, mit der das Automobil einherfährt, sodann in Anbetracht des Umstandes, dass es sich nicht auf einer besondern Fahrbahn bewegt, in Verbindung mit der Tatsache, dass die Landstrassen der Schweiz, auf denen sich der Automobilverkehr abspielt, nicht sehr breit, dagegen in der Regel sehr stark begangen und befahren sind und durch relativ dicht bevölkerte Gegenden führen, den Keim von Gefährdung für die Sicherheit von Menschen in sich birgt.» In diesen Ausführungen sehen Sie den Unterschied zwischen den Automobilen einerseits und den Eisenbahnen und der Post andererseits. Die Eisenbahnen benutzen übrigens ein eigenes Tracé, von dem jedermann weiss, dass es nicht begangen werden darf.

Bei der Haftpflicht der Halter von Automobilen sollte eine ähnliche Praxis geübt werden wie beim ehemaligen Gesetz über die Haftpflicht aus Fabrikbetrieb vom Jahre 1887. Nach diesem Gesetz wurde der Inhaber einer Fabrik von der Haftpflicht befreit, wenn er beweisen konnte, dass der Unfall durch ein Verschulden des Geschädigten entstanden war. Die Praxis der Gerichte, wie sie nach meinem Dafürhalten mit Recht gehandhabt worden ist, liess nur grobes Verschulden des Verletzten als Befreiungsgrund der Haftpflicht gelten. Aehnlich sollte es bei der Haftpflicht der Halter von Motorfahrzeugen sein. Nur bei einem wirklich groben, ernstlichen Verschulden des Geschädigten sollte von einer Entschädigung desselben gänzlich Umgang genommen werden. In allen andern Fällen sollte dem Geschädigten eine angemessene Entschädigung gesprochen werden. Wenn wir das Gesetz in diesem Sinne formulieren, handeln wir nach dem Willen des Volkes. Aus diesen Gründen empfehle ich Ihnen den Antrag der Kommissionsmehrheit zur Annahme.

Bolli, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Ich beantrage Ihnen bei Al. 2 auf einen Gedanken zurückzukommen, den vorhin unser verehrter Herr Departementsvorsteher ausführte und der schon in der bundesrätlichen Vorlage enthalten war, nämlich: die Möglichkeit des Ausschlusses auch für Fälle vorzusehen, wo kein grobes Verschulden ausschliesslich den Unfall verursacht hat. Das würde eine Anpassung an die andern Haftpflichtbestimmungen sein und für den Richter den Rahmen bei der Beurteilung der Tatsachen öffnen, während er sonst gewissermassen in eine Zwangsjacke hineingezwungen wird durch den Unterschied zwischen dem groben und leichten Verschulden. Ich schlage Ihnen vor, auch beim nicht groben, beim leichten Verschulden die Möglichkeit einer gänzlichen Entbindung von der Haftpflicht unter Umständen vorzusehen, wie das ursprünglich vom Bundesrat beantragt war. Das zweite Lemma im Antrag der Mehrheit der Kommission wäre zu ersetzen durch folgenden Wortlaut: «Die Ersatzpflicht des Halters wird ermässigt oder der Richter kann gänzlich von ihr entbinden, wenn der Unfall ausschliesslich durch Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten verursacht worden ist, das kein grobes ist.» Dadurch wird der Gedanke, der ursprünglich in der Vorlage niedergelegt war, wieder aufgenommen. Um Ihnen zu beweisen, welche Friedensstimmung hier im Rate herrscht, kann ich Ihnen mitteilen, dass damit der Antrag von Herrn Ständerat Keller und auch der Minderheitsantrag des Herrn Dr. Scherer erledigt wären und dass sich auch unser verehrter Herr Departementsvorsteher einverstanden erklärt hat. — Das ist die Lösung, die wir gefunden haben und die wir Ihnen zur Annahme empfehlen können.

Scherer: Ich kann nur die Erklärung des Herrn Kommissionspräsidenten bestätigen, dass die Minderheit der Kommission mit der von ihm soeben verlesenen Fassung des zweiten Absatzes von Art. 29 einverstanden ist.

Keller-Zürich: Ich bin ebenfalls mit dem neuen Antrag einverstanden.

Hauser: Ich wollte nur betonen, dass ich an der ursprünglichen Fassung der Kommission festhalte.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommissionsmehrheit in der neuen Fassung	24 Stimmen
Für den Antrag Hauser	8 Stimmen

Art. 30 (neu — nouveau).

Antrag der Kommission.

Rechtswidriger Gebrauch des Automobils.

Wenn das Automobil ohne Verschulden des Halters von einem Dritten eigenmächtig gebraucht worden ist, so trifft die Haftung den Dritten an Stelle des Halters.

Proposition de la commission.

Usage illicite d'un automobile.

S'il a été fait usage de l'automobile, sans la faute du détenteur, par un tiers non autorisé, ce tiers est civilement responsable à l'exclusion du détenteur.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Der neue Art. 30 entspricht dem Art. 29 alt, der an und für sich nicht beanstandet wurde. Er kann ohne weiteres angenommen werden.

Es handelt sich hier um den rechtswidrigen Gebrauch des Automobils, für den der Halter nicht verantwortlich ist, sondern wo die Haftung nur den Gebraucher trifft. Wir gehen hier von dem Haftungsprinzip des Tierhalters ab, indem der Dritte dann die Haftung an Stelle des Halters übernimmt. Der Artikel ist redaktionell etwas verbessert, materiell aber nicht verändert.

Angenommen. — *Adopté*.

Art. 31 (neu — nouveau).

Antrag der Kommission.

Dritte.

Als Dritte im Sinne der vorstehenden Artikel gelten nicht die Personen, deren sich der Halter zum Betriebe des Automobils bedient.

Proposition de la commission.

Tiers.

Ne sont pas considérés comme des tiers les personnes dont le détenteur se sert pour la mise en circulation de l'automobile.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Auch diese Bestimmung ist ursprünglich schon im bundesrätlichen Entwurfe enthalten. Sie war auch in unserm Entwurf vom 26. Oktober 1923. Wir bringen sie hier in etwas anderer Zusammenstellung. Es handelt sich hier nicht nur um den « Dritten », von Art. 30, sondern auch um den Dritten des Art. 29. Der Art. 31 neu spricht das Prinzip aus, dass der Halter auch haftbar ist, die Verschärfung der Haftung trägt, da, wo Personen einen Schaden verursachen, für die er verantwortlich ist, deren er sich beim Betrieb des Automobils bedient. Es ist dies ein Prinzip, das unangefochten ist, und so belassen werden muss.

Angenommen. — *Adopté*.

Art. 31bis (neu — nouveau).

Antrag der Kommission.

Schadenersatz. Zusammentreffen mehrerer Haftungen. Rückgriff.

¹ Art und Grösse des Schadenersatzes bestimmen sich nach den Grundsätzen des Obligationenrechtes über unerlaubte Handlungen (Kommissions-Entwurf vom 26. Oktober 1923, Art. 30, Abs. 1).

² Das gleiche gilt für die Verteilung und den Rückgriff, wenn das Verschulden mehrerer Personen oder verschiedene Haftungsgründe zusammentreffen.

³ In Fällen ungewöhnlich hohen Einkommens des Getöteten oder Verletzten kann der Richter die Entschädigung unter Würdigung aller Umstände angemessen ermässigen.

⁴ Bei Haftung für Sachschaden nach Transportrecht bestimmt dieses auch Art und Umfang der Haftung (Kommissions-Entwurf vom 26. Oktober 1923, Art. 30, Abs. 2)

Proposition de la commission.

Indemnité. Responsabilités concurrentes. Droit de recours.

¹ (Art. 30, al. 1^{er} du projet.) « Le mode et l'étendue de la réparation se déterminent suivant les principes du Code des obligations concernant les actes illicites. »

² « Il en est de même en ce qui concerne la répartition et le droit de recours, s'il y a concours de fautes commises par plusieurs personnes ou de plusieurs causes de responsabilité civile. »

³ (Art. 31, al. 2 du projet.) « Lorsque la victime de l'accident jouissait d'un revenu exceptionnellement élevé, le juge peut, en tenant compte de toutes les circonstances, réduire équitablement l'indemnité. »

⁴ (Art. 30, al. 2, du projet.) « S'il est dû indemnité en vertu du droit de transport pour des dommages causés aux biens, ce droit détermine aussi le mode et l'étendue de la réparation. »

Antrag der Kommissionsminderheit.

Streichung von Absatz 2.

Proposition de la minorité de la commission.

Supprimer l'alinéa 2 ci-dessus.

Bolli, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Ich beantrage Ihnen Annahme des Artikels mit einer kleinen Aenderung. Der Artikel gehört, wie bereits Herr Bundesrat Häberlin ausführte, zu dem System, das die Kommission schon von Art. 28 an gewählt hat. Er behandelt den Zusammenfluss mehrerer Haftungen, den Umfang, die Schadensbestimmung und den Rückgriff. Wir haben hier im grossen und ganzen diejenigen Bestimmungen aufgenommen, aber auch etwas vervollständigt, wie sie schon in den ursprünglichen Vorlagen enthalten waren.

Abs. 1 entspricht wörtlich dem Abs. 1 von Art. 30 alt, und war unbestritten in der ersten Verhandlung.

Abs. 2 wurde erweitert. Speziell sind darin die Verteilung und der Rückgriff bei konkurrierenden Verschulden oder bei verschiedenen Haftungsgründen, d. h. Haftungsgründen aus verschiedenen Rechtsquellen, behandelt. Die Minorität hat hier ursprünglich Streichung empfohlen. Herr Ständerat Scherer, der Vertreter der Minorität, teilte mir mit, dass er sich mit dem Alinea befreunden könnte, wenn noch beigefügt wird: « Das Gleiche gilt für die Verteilung und den Rückgriff unter den Haftpflichtigen. » Soviel ich übersehen kann, wäre gegen diese Ergänzung nichts einzuwenden. Der Gedanke wird dadurch nicht geändert, wohl aber präzisiert.

Dann will ich darauf aufmerksam machen, dass die Bestimmungen des Obligationenrechtes in Anwendung gebracht werden sollen, also das gemeine Recht, und zwar die Bestimmungen über den Regress und die Schadensbestimmung, die nach Obligationenrecht gelten für die Haftung aus unerlaubten Handlungen. Das hat schon deswegen seinen Grund, weil das Obligationenrecht über diese Fragen anderweitig keine Bestimmungen hat. Die Grundsätze des Obligationenrechtes sind von der Kommission verglichen worden. Es ist dort auch ein Prinzip enthalten, das Rücksicht nimmt auf die wirtschaftliche Lage des

Schadenersatzpflichtigen. Ich glaube nicht, dass man in unserer Zeit solche Bestimmungen nicht auch aufnehmen könnte auch für dieses Ausnahmegesetz.

Al. 3 entspricht Art. 31, Al. 2, alt, und behandelt das hohe Einkommen des Getöteten und Verletzten als Milderungsgrund. Auch diese Bestimmung ist in der Haftpflichtgesetzgebung, beim Eisenbahngesetz, enthalten und war in der früheren Beratung unbeanstandet.

Al. 4 enthält die Ausnahmen für den Fall des Sachschadens beim Transportrecht und ist selbstverständlich auch aufgenommen.

Ich würde Ihnen vorschlagen, den Artikel so aufzunehmen wie er vorliegt unter Beifügung hinter «Rückgriff» der Worte: «unter den Haftpflichtigen».

Scherer: Die Kommissionsminderheit kann nun auch ihrerseits mit Abs. 2 einverstanden sein, sofern Sie hinter «Rückgriff» die Worte einfügen: «unter den Haftpflichtigen». Es ist in der Tat so, dass eine Bestimmung nicht überflüssig ist, die den Rückgriff regelt, der dann Platz zu greifen hat, wenn mehrere Beklagte aus verschiedenen Haftungsgründen haften, z. B. der eine aus Verschulden, der andere aus der Automobilhaftpflicht, der dritte vielleicht aus Starkstromhaftpflicht. Für diese Fälle ist eine positive Regelung des Rückgriffes schon deshalb notwendig, weil das Zivilgesetzbuch in Art. 7, der von der Anwendung der allgemeinen Bestimmungen des Obligationenrechtes auf andere zivilrechtliche Verhältnisse handelt, nur von den allgemeinen Bestimmungen des Obligationenrechtes über Entstehung, Erfüllung und Aufhebung der Verträge spricht. Es fallen also gerade die Art. 41—67 des Obligationenrechtes nicht unter die Norm von Zivilgesetzbuch Art. 7. Deshalb ist es angebracht, es hier ausdrücklich zu sagen, wenn auch diese Bestimmungen zur Anwendung gelangen sollen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 32—36.

Antrag der Kommission.

Unverändert nach Vorlage vom 26. Oktober 1923

Proposition de la commission.

Suivant le projet du 26 octobre 1923, sans modifications.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Art. 32 bis 36 entsprechen der früheren Vorlage, die unbeanstandet Annahme gefunden hat. Ich beantrage Ihnen, diese Artikel so anzunehmen, wie sie vorliegen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 62.

Antrag der Kommission.

Abs. 1 und 2 unverändert.

Abs. 3. Der Bundesrat wird durch Vollziehungsverordnung namentlich über folgende Punkte Vorschriften erlassen:

einheitliche Formulare für den Verkehrs- und den Führerausweis;

Ständerat. — *Conseil des Etats. 1924.*

einheitliche Formulare zur Bemessung der Stärke des Motors;

einheitliche Kontrollschilder für die Automobile; Ausmasse der Motorlastwagen;

besondere Anforderungen für Motorlastwagen zum gelegentlichen oder gewerbsmässigen Personentransport sowie für die Führer von solchen Fahrzeugen;

Zulassung von Traktoren, Beschaffenheit und Zahl der Anhängewagen;

Kontrollführung über Art, Zahl und Standort der Automobile, Führerausweise und Entzugsverfügungen;

besondere Bestimmungen für den Verkehr auf Bergstrassen;

Art und Handhabung der Beleuchtung;

Arten der Bereifung zwecks möglicher Verhütung der Schädigung der Strasse und der Erschütterung der Gebäude, unter Berücksichtigung der Fortschritte der Technik;

Anbringung von registrierenden Geschwindigkeitsmessern, sobald der Stand der Technik dies ermöglicht.

Proposition de la commission.

Les alinéas premier et second ne subissent aucune modification.

3. Le Conseil fédéral règle notamment par voie d'ordonnance les points suivants:

teneur uniforme des formulaires pour permis de circuler et permis de conduire;

formule uniforme pour le calcul de la force des moteurs;

modèle uniforme de plaque de contrôle pour automobiles;

gabarit des automobiles de poids lourd;

exigences spéciales concernant les automobiles de poids lourd employés accidentellement ou professionnellement au transport de personnes, ainsi que celles visant les conducteurs de ces véhicules;

admission de tracteurs, qualités et nombre des remorques;

contrôle concernant le genre, le nombre et le lieu de stationnement des automobiles, ainsi que les permis de conduire et les décisions portant retrait de ces permis;

prescriptions spéciales concernant la circulation sur les routes de montagne;

éclairage et feux;

dispositions concernant les bandages admis au fur et à mesure des progrès techniques, en vue d'éviter autant que possible d'endommager les routes et d'ébranler les constructions;

dispositions ordonnant, quand les progrès techniques le permettront, de munir les automobiles d'un enregistreur de vitesse.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Herr Böhi hat mich soeben gefragt, ob man noch auf Art. 35 zurückkommen könne. Ich wiederhole, was ich schon eingangs gesagt habe, dass die Rückkommensdebatte offen sein wird, wenn die Vorlage durchberaten ist.

Bei Art. 62 möchte ich Ihnen nun als gehorsamer Referent als Konsequenz Ihres Beschlusses betreffend den Antrag Ochsner empfehlen, hier eine Aenderung vorzunehmen, nämlich unten, bei «Arten der Be-

reifung zwecks möglicher Verhütung der Schädigung der Strasse und der Erschütterung der Gebäude » einzusetzen: « anderer als der in Art. 19bis erwähnten » Arten der Bereifung etc. Es ist das die Konsequenz Ihrer Schlussnahme.

Im übrigen glaube ich, die Ergänzungen, die der Art. 62 finden soll, Ihnen im Verlaufe der Debatte dargetan zu haben. Namentlich möchte ich darauf hinweisen, dass der einheitliche Kontrollschild für die Automobile gemäss dem Antrage des Herrn Ständerat Wettstein nun hier sein Ruheplätzchen gefunden hat. Weiter, dass auch die Art und die Handhabung der Beleuchtung ausdrücklich erwähnt worden ist, in der Meinung, dass auch hier nach dem Stande und den Fortschritten der Technik der Bundesrat die Vorschriften machen kann.

Ueber die Frage der Bereifung haben wir uns bereits ausgesprochen. Ich möchte Ihnen nur noch sagen, dass die Kommission auch die Frage der Anbringung von registrierenden Geschwindigkeitsmessern belassen hat. Nur hat sie diesen Passus getrennt von der Bereifung und für sich allein gestellt, sodass die beiden Dinge selbständig nebeneinander sind, ihrer Wichtigkeit entsprechend. Ich würde Ihnen empfehlen, diesen Artikel so anzunehmen, wie er von der Kommission vorgeschlagen ist, mit der zu der Bereifung durch Annahme des Antrages Ochsner gegebenen Aenderung.

Isler: Ich möchte um eine Erläuterung bitten. In Art. 62 ist auch davon die Rede, dass der Bundesrat in der Vollziehungsverordnung die Zahl der Anhängewagen bestimme. Dieser Ausdruck «Zahl der Anhängewagen» erschreckt mich etwas. Will man zu den zwei Beiwagen, die wir jetzt kursieren sehen, noch einen dritten oder gar einen vierten gestatten? Ich hätte gerne darüber eine Zusicherung. Nicht nur wird durch diese Anhängewagen der Verkehr in starkem Masse mehr gehemmt, vorab der Verkehr der Fussgänger und der ordentlichen Fuhrwerke, sondern auch die Gefahr erhöht, das Gewicht vermehrt. Wenn der Leiter des vordern Wagens die Herrschaft über ihn durch irgendeinen Zufall verliert, so wird durch die Zahl der Anhängewagen die Gefahr und unter Umständen das Unglück stark gesteigert. Wir können es überhaupt nicht dazu kommen lassen, ganz kleine Eisenbahnzüge auf der Strasse zu sehen. Deshalb hätte ich da gerne Auskunft. Jedenfalls ist, wenn wir bei zwei Wagen bleiben wollen, die Redaktion nicht glücklich. Man hätte sagen sollen, der Bundesrat bestimmt, ob mehr als zwei Wagen geführt werden sollen.

Die Bevölkerung im allgemeinen hätte es lieber, wenn gar keine Anhängewagen gestattet würden.

Bundesrat Häberlin: Auf diese Anfrage des Herrn Ständerat Isler kann ich natürlich nicht eine bestimmte Zusicherung geben, wieviele Anhängewagen man in Zukunft als zulässig erklären wird. Das wird auch von der Art der Anhängewagen abhängen, und von deren Verbindung, der starren oder der lockeren. Jedenfalls kennt man jetzt schon grössere Züge als nur von zwei Wagen. Es kommt vor, und man wird das sehr davon abhängig machen, wo diese Anhängewagen gebraucht werden. Wenn man in eine Griengrube fährt oder durch eine Stadt, so wird das verschieden sein. Ich bedaure, nicht von vornherein

eine bestimmte verbindliche Erklärung abgeben zu können. Es ist das Wesen der Vollziehungsverordnung, dass sie Einzelfälle in ihrer Erscheinung prüft, wie sie sich präsentieren, und darnach die Entscheidung trifft.

Ich habe das Wort verlangt zu dem Antrag des Herrn Kommissionspräsidenten. Ich glaube, er ist etwas zu loyal, indem er glaubt, aus dem Antrag Ochsner ableiten zu müssen, dass wir den zweitletzten Passus zu ändern haben. Das könnte falsch herauskommen. Er hat den Antrag Ochsner offenbar nicht vor sich gehabt. Wenn er sagt, der Bundesrat habe zu entscheiden über andere Bereifung als die in Art. 19 genannte, so würde der Bundesrat unter Umständen gerade ein anderes System einführen können, als das Pneu-System. Im Gegenteil, wir sollen gezwungen sein, die Vorschriften zu machen nach dem Wortlaute des Art. 19. Das ist aber etwas Selbstverständliches. Wenn im Gesetz eine bestimmte Vorschrift enthalten ist, so werden Sie dem Bundesrate nicht zutrauen, dass er in der Vollziehungsverordnung gerade eine entgegengesetzte Bereifung zulassen wird. Aber es ist möglich, dass über verschiedene Arten der Pneu-Bereifung der Bundesrat verschiedene Vorschriften aufstellen müssen. Ich würde glauben, man könnte ruhig die Fassung so belassen wie sie war, um dem Bundesrat — im Rahmen des Gesetzes selbstverständlich — volle Freiheit zu lassen und ich glaube, auch Herr Ochsner wird nicht mehr verlangen.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Zunächst zur Anregung des Herrn Isler. Ich gestehe zu, dass das Wort «Zahl» mich auch beunruhigt in einem gewissen Grade. Soviel ich mich aus dem Studium der kantonalen Strassengesetzgebungen erinnere, ist überall eine Vorschrift vorhanden, wieviele Anhängewagen zulässig sein sollen, ein oder zwei, und wenn wir von der Zahl der Wagen sprechen, so würde man glauben können, wir wollten hier eine grössere Zahl vorsehen, als sogar für Pferdefuhrwerke zulässig ist. Ich weiss nicht, ob wir uns nicht einigen könnten auf die Formel «Beschaffenheit und Zulässigkeit der Anhängewagen», dann würde eine zu grosse Zahl nicht denkbar sein.

Was die andere Frage anbelangt über die Konsequenz des Antrages Ochsner, so ist die von mir vorgeschlagene Redaktion demjenigen entsprechend, was der Antragsteller selbst bei Begründung seines Antrages vorgeschlagen hat. Es ist möglich, dass die Pneubereifung durch eine andere überholt wird und dass die Differenz zwischen Vollgummi- und Pneubereifung gar nicht bleibt, sondern dass eine ganz andere, die Simplexbereifung oder die Bereifung unter Verwendung irgendeines Stoffes sich einstellt, die noch besser ist als die Luftbereifung. Gemeint soll sein, dass nicht nur die Pneubereifung nach Art. 19bis gestattet sein soll, sondern dass im Interesse der Schonung der Strasse und der anstossenden Häuser eine andere Bereifung zulässig wäre. Ich möchte in der Tat aus der Disziplin, die mir innewohnt, empfehlen, diese Aenderung so vorzunehmen.

Keller-Zürich: Ich möchte mir eine Bemerkung erlauben zu den beiden Absätzen der Art. 62 über Bereifung und Geschwindigkeitsmesser. Es ist dort gesagt, der Bundesrat könne hierüber Vorschriften

erlassen, und zwar in beiden Fällen. Bei der Art der Bereifung wie bei den Geschwindigkeitsmessern soll er Rücksicht nehmen auf die Fortschritte der Technik.

Ich halte nun dafür, dass das nicht ganz genügt, der Bundesrat soll nicht nur die Fortschritte der Technik berücksichtigen, sondern auch die Wirtschaftlichkeit der betreffenden Apparate oder Vorschläge prüfen. Es gibt schon jetzt Geschwindigkeitsmesser, doch ist jedermann darüber einig, dass sie so teuer sind, dass deren Anschaffung den Automobilisten nicht zugemutet werden kann. Ich möchte hier nicht beantragen, eine Abänderung zu treffen, jedoch wäre es mir angenehm gewesen, vom Vertreter des Bundesrates noch die ausdrückliche Erklärung zu hören, dass der Bundesrat nicht nur auf den technischen Fortschritt, sondern auch auf die Wirtschaftlichkeit der Neuerungen Rücksicht nehmen werde. Ich glaube, diese Zusicherung dürfen wir wünschen und können dann von einem Antrag absehen.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich habe schon in meinem allgemeinen Referat dem Gedanken Ausdruck gegeben, dass natürlich die Vorschrift für eine Erneuerung nur erfolgen kann, wenn sie dem betreffenden Besitzer vernünftigerweise zuzumuten ist, wenn es sich also nicht um eine unwirtschaftliche Sache handelt. Ich nehme an, es sei doch fast selbstverständlich, dass den Automobilisten nicht eine Liebhaberei zugemutet wird, die im Verhältnis zu der ganzen Sache ausserordentlich teuer zu stehen käme.

Bundesrat Häberlin: Ich kann hier nur persönlich die Erklärung abgeben, dass ich die Anschauungen des Herrn Kommissionspräsidenten, die sich mit denjenigen von Herrn Ständerat Keller decken, teile, dass also ein Fortschritt der Technik nur dann für uns vorliegen wird, wenn er vernünftigerweise auch in die Praxis umgesetzt werden kann. Wir werden nicht bloss das wissenschaftliche Ergebnis, sondern auch die Möglichkeit einer praktischen Auswirkung berücksichtigen, wie wir ja z. B. auch bei Erfindungen verlangen, dass sich eine Erfindung im Verkehr bewähre und nicht eine Erfindung sei, die bloss im Hirn des Erfinders spielt und in der Praxis unbrauchbar ist.

Isler: Es darf bei dieser Sache etwas anderes nicht vergessen werden, worauf ich speziell auf die Bemerkung des Herrn Ständerat Keller hin, hinweisen will. Die Automobil- und Lastwagenbesitzer sollen nicht einwenden dürfen, die Verbesserung sei zu teuer, wenn sie es in Wirklichkeit nicht ist. Sie dürfen nicht unter dem Vorwand, die Verbesserung sei nicht wirtschaftlich, mit der Schädigung Anderer fortfahren. Ich habe einmal einen Fall erlebt, bei dem es sich allerdings nicht um ein Automobil handelte, aber der zeigt, wie es kommen kann. Ich habe über zwei Jahre darunter gelitten, dass mir die Luft verdorben wurde durch ein neues industrielles Verfahren. Der Besitzer hat mir gesagt: Sie haben recht, aber das Heilmittel ist noch nicht erfunden, das Abhilfe brächte. Ich habe dagegen eingewendet, das sei nicht der richtige und gerechte Standpunkt; richtig und gerecht sei vielmehr, dass er mit seinem neuen Verfahren zuwarten müsse, bis er es anwenden könne, ohne seine Nachbarn zu schädigen.

Das möchte ich auch in bezug auf das Auto sagen. Wer mit seiner besondern Art von Wagen oder Ladung Schaden stiftet, soll nicht dem Begehren der Behörden um Abhilfe mit dem Argumente antworten dürfen, die Abhilfe komme ihm zu teuer, sie sei für ihn zu unwirtschaftlich. Ich habe das Wort ergriffen, damit auch dieser son de cloche ins Land hinaustöne.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich möchte ja nicht den Knaben Absalom vom Baume schneiden. Nach all den Erfahrungen, die ich als Präsident der Kommission gemacht habe und auch während meiner übrigen Tätigkeit, erlaube ich mir die Bemerkung: die Welt ist so organisiert, ja fast so überorganisiert, dass ich gar keine Bedenken hege, der vorliegenden Fassung zuzustimmen. Denn die Gewähr besteht, dass, wenn irgendwie eine Möglichkeit vorliegt, um eine bessere Bereifung oder so etwas einzuführen, dann auch die Organisation kommen und die Einführung verlangen wird. Sind doch jetzt auch die Hausbesitzer organisiert. Wir haben neuerdings eine Eingabe bekommen von einer Organisation, die sich an dem schweizerischen Strassenverkehr interessiert. Es wird also schon dafür gesorgt werden, dass der Bundesrat, der ja gegenüber den aus dem Volke kommenden Begehren sehr weichfühliger ist, das Nötige vorkehren wird.

Auf der andern Seite muss doch einmal wiederholt werden: Immer nur auf die Automobilisten loszuschlagen und loszudreschen, immer sie absolut ins Unrecht zu versetzen, scheint mir auch nicht die richtige Politik zu sein. Ich habe Ihnen heute von der Ausstellung in Genf erzählt und Sie erinnert an die Statistiken. Es wird eine Zeit kommen, wo die Saat aufgehen könnte aus dem Unrecht, das geschaffen worden ist durch ungleiche Belastungen. Wir müssen vom Gedanken der Gerechtigkeit und der Gleichbehandlung der einzelnen Bürger unter den gleichen Voraussetzungen ausgehen und sollten davon nicht abweichen, sonst gefährden wir das höchste Prinzip unserer Demokratie. Ich sage dies nicht nur wegen der Automobilisten, sondern auch für die heutige Zeit überhaupt. Durch die ausserordentlichen Verhältnisse der Kriegszeit sind wir gelegentlich in eine Art des Denkens hineingekommen, die das oberste Prinzip der Gleichberechtigung der Bürger vor dem Gesetz und vor dem Gesetzgeber hie und da ausseracht lässt.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag Bolli	23 Stimmen
Dagegen	5 Stimmen

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1924
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.03.1924
Date	
Data	
Seite	32-51
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 681

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Vormittagssitzung vom 27. März 1924.
Séance du matin du 27 mars 1924.

Vorsitz — Présidence: M. Simon.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 32 hievor. — Voir page 32 ci-devant.)

Art. 64 und 64bis.

Antrag der Kommission.

Art. 64, Abs. 1 kommt als Abs. 2 zu Art. 64bis, dessen letzter Satz gestrichen wird.

Subventionierung von Autostrassen.

¹ Sofern aus dem Automobilverkehr künftige Bundeseinnahmen geschaffen werden, welche kraft Gesetzes zu Subventionen an die Erstellung, die Verbesserung und den Unterhalt von diesem Verkehr dienenden Strassen bestimmt sind, wird sie der Bund in erster Linie für die dem Durchgangsverkehr dienenden Strassen verwenden.

² In diesem Falle kann der Bundesrat bestimmen, bis zu welcher Höhe die Kantone berechtigt sind, Taxen, Gebühren, Abgaben und Spezialsteuern auf Automobile und Fahrräder zu erheben.

Proposition de la commission.

Le premier alinéa de l'art. 64 est transposé à l'art. 64bis comme second alinéa.

Subventionnement des routes pour automobiles.

¹ « Si la circulation des automobiles vient à procurer à la Confédération des recettes devant être, de par la loi, affectées à subventionner l'établissement, l'amélioration et l'entretien de routes servant à cette circulation, la Confédération consacrera ces recettes en premier lieu aux routes de grand passage.

² Dans ce cas, le Conseil fédéral pourra limiter les taxes, émoluments, droits et impôts spéciaux que les cantons perçoivent sur les automobiles et les cycles.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich habe in bezug auf diese beiden Artikel eigentlich einen sehr einfachen Auftrag der Kommission. Es liegt mir in erster Linie ob, Ihnen den neuen Antrag, den sie stellt, zu begründen. Die Kommission schlägt Ihnen vor, auch den Art. 64bis, den der Bundesrat in seinen Entwurf aufgenommen, den aber die Kommission früher abgelehnt hat, zum Gegenstand unserer Be-

schlüsse zu machen und ihn anzunehmen. Und zwar hat die Kommission beschlossen, es sei das erste Alinea des ursprünglichen Art. 64 der Kommissionsvorlage der dem Antrage des Bundesrates entsprochen hat, als zweiter Absatz zu Art. 64bis zu setzen. Dieses erste Alinea des bisherigen Art. 64 bestimmt, dass der Bundesrat entscheiden kann, bis zu welcher Höhe die Kantone berechtigt sind, Taxen usw. auf Automobile und Fahrräder zu erheben.

Darüber ist in der Dezembersession kurz vor Schluss unserer Debatte über die Vorlage auch gesprochen worden. Man hat dann in der Kommission den Herrn Departementschef darauf aufmerksam gemacht, dass streng genommen, der Vorschlag, der hier vorliege, kollidiere mit dem Steuerrecht der Kantone. Darauf ist dann erwidert worden, diese Bestimmung sei nur vorgesehen für den Fall, dass der Bund sich an den Strassenkosten mit Subventionen beteilige. Man wurde deshalb dann einig, sie bei Art. 64 wegzunehmen, wo sie einen unbedingten und absoluten Charakter hätte, und sie zu versetzen in den programmatischen Art. 64bis. Voraussetzung des bundesrätlichen Rechtes der Entscheidung über Taxen und Steuern soll also sein, dass der Bund mit seinen Mitteln den Kantonen beispringt, und dass also bei diesem Anlass dann die entsprechenden Bedingungen gestellt werden können.

Das ist also die Entscheidung der Kommission, und mit der Begründung dieser Entscheidung würde eigentlich meine Aufgabe erfüllt sein. Man hat dann den letzten Satz von Art. 64bis, der Grundsätze, nach denen die Beiträge bewilligt werden sollen, enthielt, in der Kommission gestrichen.

Es ist also davon auszugehen, dass der letzte Satz des alten Art. 64bis wegfällt, und an dessen Stelle kommt als zweites Alinea Ziff. 1 des Art. 64.

Nun Art. 64, Lemmata 2—5, die nun Lemmata 1—4 werden. Sie sind meines Wissens eigentlich in der Diskussion vom Dezember nicht angefochten worden, ich glaube mich auch deswegen enthalten zu können, darüber noch weiter zu sprechen. Sie haben auch in der Kommission keine Anfechtung mehr gefunden, abgesehen von einigen grundsätzlichen Gesichtspunkten, die wir ja noch besprechen werden.

Gegen den Art. 64bis, so wie er nun vorliegt, ist ursprünglich schon und dann wieder in der Kommission das Bedenken erhoben worden, dass es sich gar nicht um Gesetzesinhalt handle, sondern mehr um ein Programm. Die Bemerkung ist entschieden richtig. Allein die Kommission möchte Ihnen nun doch einmütig beantragen, es bei diesem Programm bewenden zu lassen. Allerdings ist bezüglich des bereits besprochenen ursprünglichen Abs. 1 von Art. 64, d. h. des zur Versetzung als Al. 2 zu Art. 64bis vorgesehenen Lemmas ein Vorbehalt in der Kommission gemacht worden von der Minderheit, die schon bei der ersten Beratung sich dagegen ausgesprochen hat.

Es ist davon auszugehen, dass die Beratung des Gesetzes noch etwelche Zeit dauert, und dass vielleicht das Programm, das wir hier aufstellen, bis zu einem gewissen Grade während der Dauer der Beratung zu seiner Verwirklichung gelangt. So steht wenigstens der Programmpunkt pro memoria in der Vorlage und es kann, wenn man weiter gelangt ist, einfach die bestimmte Entscheidung an Stelle dieses Artikels eingesetzt werden.

Wir hielten in der Kommission dafür — mit dem Vertreter des Departementes — es sei von Wert, den Punkt hier zu erwähnen, damit man später bei der weitem Behandlung der Sache sich jeweils erinnere, dass in dieser Beziehung etwas geschehen soll. — Das in bezug auf die beiden Artikel.

Und nun haben wir in der Kommission natürlich auch über alle diejenigen Anregungen und Gesichtspunkte gesprochen, die Gegenstand der Diskussion in der letzten Sitzung im Dezember waren, ohne dass wir einen konkreten Vorschlag beschlossen hätten. Wie werden nun nach den verschiedenen Richtungen die Diskussion fortsetzen und wenn immer möglich zu einem gewissen Entscheide kommen müssen.

Ich habe aus der Diskussion, abgesehen von der Weihnachtsstimmung, die sie durchwehte, den Eindruck mitgenommen, dass der Bund wegen des Automobils und des Automobilverkehrs ein wenig auf die Anklagebank gesetzt worden ist. Ich bin mit der Vorstellung aus diesem Saale herausgegangen — und sie hat sich wieder belebt, als ich das stenographische Bulletin durchsah — gewisse Kreise und gewisse Auffassungen seien von dem Gedanken durchdrungen, als wäre der böse Bund der Schöpfer und der Nutzniesser des Automobils und als würden die kantonalen Strassen für diesen Schöpfer und Nutzniesser missbraucht, zu seinem Nutzen und zum Schaden der Kantone. Und nun glaube ich, man tut dem guten Bund sicherlich unrecht. Denn der Bund ist wahrhaftig an der Erfindung und an dem Gebrauch des Automobils nicht schuld. Besonders nicht die Bundesversammlung, und am wenigsten der Ständerat sind Schuld daran, dass es nun doch auf den Strassen fährt. Wir haben ja hier im Ständerat ein volles Dutzend Jahre die ganze Verfassungsvorlage, welche in der Sache Ordnung schaffen sollte, zurückgehalten. Also ist die Sache mehr oder weniger gegen unsern Willen und gegen unser Zutun gekommen. Was der Bund tut, ist, dass er seiner Aufgabe entsprechend kommt, als Helfer und Retter in der Not und im Wirrwarr, die sich ergeben haben. Und wenn die Bundesautomobile nun auch auf den kantonalen Strassen fahren, so bringen sie den lieben Miteidgenossen die Briefe und Pakete, besorgen den Verkehr für die Geschäfte, von denen dann die Kantone und Gemeinden die Steuern beziehen.

Daran darf doch wohl erinnert werden, und wenn nun der Bund interveniert durch seine Gesetzgebung, so tut er das vor allem im Interesse der gesamten Eidgenossenschaft und damit auch im Interesse der Kantone. Ich betrachte es als ein Missgeschick für unser Land, dass wir so spät dazu gekommen sind, überhaupt zu legiferieren, und dass nicht mit mehr Voraussicht und mit mehr Umsicht die heutigen Verhältnisse vorbereitet worden sind. Denn, wie gesagt, es verstärkt sich die sichere Voraussicht immer mehr, dass man es da zu tun hat mit einem Verkehrsmittel, dessen sich unsere Wirtschaft je länger je mehr bedienen wird und das eine gewaltig wachsende Bedeutung hat.

Wenn wir uns rings um uns umsehen, so sind in allen andern Staaten die Vorbereitungen für den Verkehr dieses modernen Fahrzeuges viel weiter vorge-rückt als bei uns in der Schweiz, nicht nur in den Gesetzgebungen, sondern auch in bezug auf die Vorbereitung der Strassen. Ich habe gestern Beispiele aus der seit Jahren bestehenden Gesetzgebung der nörd-

lich von uns bestehenden Staaten vorgetragen. Ich erinnere daran, dass der westlich von uns liegende Grosstaat, Frankreich, sich jeweilen Jahr für Jahr, oder periodisch, mit einem « Code de la route » behilft, der den Verhältnissen, wie sie sich technisch ergeben haben, und dem ganzen Verkehr und den Verkehrsverhältnissen den Rückgrat gibt, sodass absolute Ordnung herrscht. Dort sind die grossen breiten Strassen von vornherein für solchen Verkehr viel geeigneter als bei uns.

Sie wissen aber auch, dass unser südlicher Nachbar in grosszügiger Weise an der Arbeit ist, um die Automobilindustrie zu fördern und dass er uns durch seine Automobilstrassenbauten diktieren wird, wo wir Anschluss an ihn zu suchen haben.

Solches ist bedauerlich. Ich glaube, wir hätten gerade im Hinblick auf die topographische und geographische Gestaltung unseres Landes allen Anlass gehabt, mit mehr Voraussicht und Beförderung zu arbeiten, als es geschehen ist.

Ich wollte hiedurch in aller freund-eidgenössischen Liebe daran erinnern, wie tatsächlich die Verhältnisse sind und die Sache wieder auf den gemeinsamen Boden stellen, auf dem sie stehen muss, wenn wir überhaupt vorwärts kommen wollen, und wenn wir nicht noch weiter auseinandergehen und Schaden leiden sollen.

Nun sind wir daran, eine einheitliche Ordnung zu schaffen. Wir sind mit dieser heutigen Arbeit relativ — d. h. seit deren endlichen Inangriffnahme — weit vorgerückt und ich glaube, es dürfen alle diejenigen, die uns dabei mitgeholfen haben, des Dankes der Zukunft versichert sein.

Nun bin ich allerdings mit meinen Ausführungen noch nicht fertig, ich muss noch auf einen Punkt zu sprechen kommen, der ganz entschieden auch der Erörterung, Erwägung und Ordnung ruft. Wenn wir die heutigen Verhältnisse betrachten, so sehen wir die Kantone mit ihrer Hoheit über die Strassen und den damit verbundenen Lasten der Unterhaltungspflicht. Daneben haben die Kantone aber nur das Steuerrecht auf diejenigen Automobile, die in ihrem Gebiete vorhanden sind. Ich habe die rechtlichen Verhältnisse, wie sie hier nach Massgabe der Bundesverfassung liegen, schon bei Eingang der Debatte im Dezember dargelegt. Und nun fahren auf den Strassen der Kantone von den Vehikeln, die den Strassenkörper ausserordentlich in Anspruch nehmen, oft mehr aus andern Kantonen als aus dem eignen, Wagen der lieben Miteidgenossen, und auch die Automobile der Ausländer. Die Strassenunterhaltungspflicht wird also öfters erschwert, und vermehrt nicht durch die im Kanton stationierten Wagen, sondern durch die aus den Nachbarkantonen oder aus dem Auslande kommenden. Da sind also die Verhältnisse ungerecht und unausgeglichen. Zum Beispiel: Die zahlreichen Automobile des Kantons Genf fahren über die Strassen des Kantons Waadt; die Automobile aus den innern Kantonen, aus Luzern, Zürich, Zug usw. und aus dem Auslande fahren die lange Strasse durch den Kanton Obwalden, über den Brünig. Aber im Kanton Waadt und Obwalden bezahlen dann die fremden Automobile, welche die Strassen benützen, missbrauchen und verderben, keine Steuer. Und da ist etwas, das nicht eben ist. Es hat sich herausgestellt, dass der internationale Charakter des Vehikels, seine Schnelligkeit, nicht

mehr im Einklang sind mit der Hoheit und den Lasten, die diese Hoheiten für die Kantone bringen. Für den Kanton Obwalden z. B. werden die Steuern aus den Automobilen nur den geringsten Teil der Auslagen decken, die für die Brünigstrasse notwendig sind. Und ähnliche Verhältnisse bestehen in erheblicher Zahl.

Was wäre nun die logische Konsequenz aus solchen Feststellungen? Streng genommen und logisch: die Uebernahme der Strassenhoheit und des Strassenunterhaltes durch den Bund, d. h. durch die Gesamtheit der Eidgenossen! Aber Sie trauen mir nicht zu, dass ich heute einen solchen Antrag stelle. Denn ich gehöre nicht zu denjenigen, die mit dem Kopf durch die Wand rennen. Ich habe für mich heute die Ueberzeugung, dass man die verfassungsmässigen Verhältnisse, wie sie gegenwärtig bestehen, eher verteidigen als ändern muss. Wenn man sich in die Lage versetzt sieht — wie das auch heute der Fall sein wird — den guten Art. 59 der Bundesverfassung gegen revolutionäre partikularistische Angriffe verteidigen zu müssen, so denkt man nicht an eine Erweiterung und Ausdehnung der Bundesverfassung.

Aber ordnend, regelnd, ausgleichend muss in dieser Sache der Bund eingreifen. Das ist ein Gebot der Gerechtigkeit und Billigkeit! Eine der ersten Aufgaben des Bundes ist es, dass er bei solchen Schwierigkeiten die «ausgleichende Gerechtigkeit», wie der alte Aristoteles sagt, zur Geltung kommen lässt. Wir sind in der Kommission einig gewesen, der Zielpunkt müsse sein, dass bis zum Inkrafttreten des Gesetzes und mit der Bestimmung der Durchgangsstrassen in irgend einer Art und Weise dieser Ausgleich stattfindet und dass nicht ein autoarmer Kanton ungerechterweise allzuschwere Strassenlasten zu tragen habe, während der autogeseignete Nachbarkanton die Automobilsteuer einsackt.

Darüber waren wir also in der Kommission alle einig und — nicht in dem föderalistischen, sondern in diesem bundesfreundlichen — Gedanken haben sich alle Herzen in der Kommission zusammengefunden. Wir sind also der Meinung, dass da geholfen werden muss. Der Wille ist da. Es muss nur der Weg gesucht werden, und hauptsächlich die Mittel. Denn die Ansprüche, welche an den Bund heute von allen Enden her gestellt werden, sind ausserordentlich hoch. Es sollten Ausgaben grundsätzlich ja jeweilen nicht beschlossen werden, ohne dass man zugleich auch die Deckung bestimmt hat. Wir haben aber die Ueberzeugung, bei gutem Willen werden die Mittel sich doch finden. Aber wir haben auch die Gewissheit, dass hier eine Pflicht des Bundes vorliegt, die an eine der ersten Stellen seiner Aufgaben gehört und erfüllt werden muss.

Nur können wir sie natürlich nicht in diesem Gesetz erfüllen. Einmal aus einem Grunde technischer Art. Wir sind mit der Gesetzesberatung so weit vorgeückt, dass wir sie nicht länger verzögern dürfen, wenn wir nicht schwere Verantwortlichkeit auf uns laden wollen. Auf der andern Seite sind die Vorbereitungen für eine gesetzliche Ordnung dieser Sache noch nicht so weit. Endlich ist ja die Aufgabe dieses Gesetzes nicht die Finanzierung von Durchgangsstrassen, die Bestimmung von Bundessubventionen, sondern die Schaffung einer Verkehrspolizei für das moderne Verkehrsmittel. Diese Aufgabe muss das Gesetz erfüllen, das andere muss nicht mit dem Gesetz, sondern

parallel dazu gehen und durchgeführt werden. Und da sind ja die Geister an der Arbeit. Die Geschichte lehrt uns, dass, sobald in solchen Dingen ein Wille vorhanden ist, die Eidgenossen dann immer auch den Weg zu finden wissen, dem Willen zum Durchbruch zu verhelfen und die Ausgleichung zu schaffen, die ja eine der höchsten und obersten Aufgaben der Bundesorganisation überhaupt ist.

Der Schluss, den ich aus diesen Betrachtungen ziehe, ist der, dass Sie das Programm des Bundesrates annehmen dürfen, um den Gedanken, den ich ausgeführt habe, im Gesetz niederzulegen. Wir müssen auf anderem Wege die Mittel finden, und den Weg, um den Gedanken auch zur Tat werden zu lassen.

Ich kann Ihnen ja mitteilen — Sie werden davon bereits auch in den Zeitungen gelesen haben — dass gestern in einer Kommission, die ein anderes Thema behandelte, in der Zolltarifkommission, von der Sache auch gesprochen wurde. Es gab eine Zeit, da wurde der Gedanke lebhaft erörtert, ob nicht durch ein Benzinmonopol oder eine Benzinbesteuerung die Mittel beschafft werden könnten. Man war davon überzeugt, dass der Widerstand der Automobilfahrer gegen einen hohen Zoll sich auf Null reduzieren würde, sobald die Sicherheit bestände, dass die Steuer für die Strasse Verwendung findet. Ich habe Ihnen auch schon die Beispiele von Kantonen angeführt, welche Taxen, die auf den Automobilen erhoben werden, verwenden für die richtige Schaffung von Automobilstrassen, z. B. den Kanton Zürich; auch im Kanton Bern ist die Sache im Gange. Einstweilen ist aber dieser Gedanke der Benzinbesteuerung zu Autostrassenzwecken nicht zur Verwirklichung gelangt. Bei dem Wettlauf der Departemente um die Beschaffung der für sie notwendigen Mittel hat der Chef des Finanzdepartementes den grösseren und lebhafteren Sprung gemacht und hat einfach die Zollerhöhung auf 20 Fr. erwirkt, um der Bundeskasse für die Millionen, die sie auf Beschluss der Bundesversammlung ausgeben muss, wieder einigen Zufluss zu verschaffen. Bei der gestrigen Besprechung in der Zolltarifkommission kam man nun aber zum Schlusse, unserm Gedanken müsse in irgendeiner Art und Weise Rechnung getragen werden. Es wurde ein Postulat angenommen, das dahin tendiert, es seien Subventionen für die Durchgangsstrassen an die Kantone zu gewähren; der Bundesrat soll mit Beförderung eine Vorlage darüber machen, wie und in welcher Weise solche zu verabreichen sind. Wir sind also gestern schon einen ziemlichen Schritt auf dem Wege zur Verwirklichung der von Ihrer Kommission heute vertretenen Ideen gekommen. Ich habe die Zuversicht, dass man nicht ruhen wird, bis die tatsächliche Verwirklichung gesichert ist.

In unserm Gesetz aber können wir das eben nicht niederlegen, wir müssen uns mit dem Programm begnügen, das der Bundesrat aufstellt, und auf andere Mittel und Wege sinnen, wie wir doch zum Ziele gelangen können. Also gilt es: das Programm stehen lassen im Gesetz, sich bei den gegebenen Erklärungen momentan beruhigen und im übrigen seine Lebendigkeit und Lebhaftigkeit anwenden, um praktisch zum Ziel zu gelangen, das zu erreichen sein wird.

In diesem Sinne und mit diesen Ausführungen beantrage ich Ihnen, Art. 64 und 64bis so anzunehmen, wie sie Ihnen die Kommission vorschlägt. Zu dem erwähnten Postulat werden Sie Gelegenheit haben,

sich schon nächste Woche zu äussern. Die Zolltarifkommission wird Ihnen darüber rapportieren.

M. Béguin: Dans la précédente session j'ai eu l'occasion de m'élever contre la disposition d'après laquelle le Conseil fédéral serait autorisé à limiter les taxes, émoluments, droits et impôts spéciaux que les cantons perçoivent sur les automobiles et les cycles. Ce texte figurait primitivement à l'art. 64 du projet comme premier alinéa. Cette disposition, avec une légère modification, ne modifiant pas le principe, a été transposée à l'art. 64bis comme deuxième alinéa. Il y a là une prescription sur laquelle il n'est pas inutile d'attirer d'une façon spéciale l'attention des représentants des cantons. Il s'agit d'une question de principe consistant à insérer dans une loi fédérale une faculté qui serait accordée au Conseil fédéral de modifier les décisions prises par ces cantons en matière de taxe, émoluments, droits et impôts. On a dit très souvent que l'autonomie des cantons est un des attributs de l'organisation fédérative de la Suisse, il est essentiel de maintenir cette autonomie. Il est inadmissible d'insérer dans la loi que nous discutons la disposition en question.

Je n'ai aucune espèce d'arrière-pensée ou de crainte au sujet de l'esprit dans lequel ce texte est proposé. Je sais que le Conseil fédéral et le Département de justice et police n'ont pas l'intention de limiter ici la souveraineté fiscale des cantons; mais il est néanmoins certain que lorsque ce texte aura été adopté, on y verra un précédent qui permettra de chercher à introduire dans d'autres lois des dispositions de même nature.

La commission n'a pas discuté spécialement cette question, mais je sais qu'un très grand nombre de membres de la commission chargée d'examiner la loi que nous discutons en ce moment sont partisans de la suppression de ce deuxième alinéa de l'art. 64bis.

Que voulons-nous faire en légiférant en matière d'automobiles? Nous désirons essentiellement adopter des règles uniformes de circulation et arrêter des dispositions de police conformes à l'esprit du texte constitutionnel soumis au vote. Au début on a cherché à introduire dans le texte constitutionnel l'idée que la Confédération est autorisée à prélever elle-même les taxes en matière de circulation des automobiles. C'est dans ce sens qu'a été rédigé un des nombreux textes de l'article constitutionnel qui a abouti au vote du mois de mai 1921.

On m'objectera que lorsqu'il a été question de taxes, c'était au profit de la Confédération; c'est juste. La question des taxes qui a fait l'objet de discussions et d'échanges de vues lors de l'élaboration de l'article constitutionnel qui est à la base de la loi a été complètement abandonnée. Il n'est plus question dans l'article auquel le peuple a souscrit en mai 1921, de quoi que ce soit en ce qui concerne les taxes sur la circulation des automobiles. Pourquoi? Parce que les cantons ont insisté à cet égard pour demeurer souverains, et parce qu'ils n'ont pas voulu autre chose pour la Confédération que le droit d'élaborer des règles de circulation, règles nécessitées par les circonstances, du fait du développement de la circulation des automobiles. On a eu soin, — et si ce compromis n'avait pas été adopté, l'article aurait été rejeté, — de laisser aux cantons toutes les compétences qu'il n'était pas indispensable de leur enlever

en ce qui concerne la circulation. Si, dans la loi, on insérait le texte proposé, il y aurait indubitablement une extension de l'article constitutionnel dont l'élaboration a été difficile parce qu'on n'était pas disposé à céder à la Confédération autre chose que les compétences qui lui étaient absolument indispensables dans ce domaine-là. Je dis qu'il n'y a aucun inconvénient quelconque à supprimer cette disposition; le Conseil fédéral lui-même pourrait se rallier à cette manière de voir, parce que le développement de l'automobile est tel qu'aucun canton n'a intérêt à prévoir des émoluments et des taxes trop élevées.

Au surplus, le tribunal fédéral est là. La Cour de droit public, à plusieurs reprises, a appliqué les dispositions constitutionnelles sur la liberté de commerce et d'industrie en réduisant des taxes trop élevées fixées par les cantons. Elle l'a fait comme autorité de justice. Ce moyen de droit subsiste indépendamment des décisions prises par les cantons, en sorte que l'on ne voit pas pourquoi il est nécessaire de mettre dans la loi sur la circulation des automobiles une disposition comme celle-ci, qui accorde au Conseil fédéral les compétences en question. Nous savons d'ailleurs que, dans la pratique, il n'est pas possible au Conseil fédéral lui-même, ni au chef du département compétent, d'appliquer eux-mêmes ces dispositions et d'en contrôler l'application. En fait, ces questions sont examinées et réglées par l'administratif et les bureaux fédéraux; à ce point de vue les cantons ont intérêt à sauvegarder leur liberté, leur souveraineté et leur indépendance.

En outre, cette disposition est devenue superflue en raison du fait qu'elle est liée, de par la place qui lui est assignée, à la question du subventionnement par la Confédération de l'entretien des routes. Il est certain que le jour où la Confédération discutera avec les cantons la question du subventionnement, si elle estime que les cantons ont fixé des taxes trop élevées elle pourra, à l'amiable, arriver au résultat qu'elle désire, à savoir éviter des taxes prohibitives.

L'art. 64bis est subordonné, dans son application, à l'adoption d'une loi nouvelle qui demandera sans doute un certain temps avant que l'Assemblée fédérale puisse la discuter et l'adopter. S'il est désirable que l'autorité fédérale intervienne auprès des cantons pour éviter des taxes trop élevées, elle pourra le faire en posant des conditions au moment où la question du subventionnement se présentera. Il n'est donc pas nécessaire d'insérer dans la loi une disposition que nous ne voudrions pas y voir, parce qu'elle pourrait, à notre avis, constituer un précédent qu'on pourrait invoquer dans d'autres cas et qui porterait une atteinte grave à l'autonomie fiscale des cantons.

Ce principe est essentiel et nous devons le sauvegarder. Tout ce qui se passe actuellement dans notre pays démontre que nous n'avons jamais tort de veiller, d'une façon extrêmement vigilante, au maintien des droits que possèdent les cantons dans tous les domaines.

Au surplus — cela résulte des déclarations de M. le président de la commission — toute la question du subventionnement des routes pour automobiles prend un aspect nouveau par le texte de l'art. 64 bis prévu; il y a là un programme auquel quelques collègues tiennent beaucoup. J'aurais préféré attendre un message et des propositions formelles du

Conseil fédéral. Cette question a pris une nouvelle tournure en ce sens que la commission des douanes du Conseil des Etats a décidé de présenter un postulat qui posera cette question du subventionnement des routes par la Confédération sur un terrain à mon avis infiniment plus favorable, au point de vue du résultat à obtenir, que le programme extrêmement général, vague et imprécis, contenu dans l'art. 64 bis du projet de loi sur la circulation des automobiles.

Si la question du subventionnement par la Confédération est rattachée à celle des droits sur la benzine, nous sortons complètement de la relation qui pourrait exister avec la question des droits spéciaux et des émoluments fixés par les cantons. Il y a là une raison de plus d'adopter la proposition que je défends, au nom de plusieurs membres de la commission, de biffer de l'art. 64 bis l'alinéa deux dominant au Conseil fédéral le droit de limiter les taxes fixées par les cantons, soit par les Grands Conseils ou par le peuple. Nous devons éviter toute possibilité de conflit entre le pouvoir exécutif fédéral et le pouvoir législatif cantonal. En droit public, il y aurait là une situation inadmissible. Pour toutes ces raisons, il serait sage de renoncer à cette fâcheuse disposition.

M. Dind: Je suis heureux de constater que depuis le début de la discussion de cette loi, le temps a fait son œuvre et que notre excellent rapporteur, après avoir lu les comptes rendus de la discussion du mois de décembre, tel que le vieux pêcheur endurci, a fini par améliorer son âme et par entrer dans les voies qui nous paraissent susceptibles d'amener une entente dans le sein de ce Conseil. Je félicite M. Bolli de son évolution. Il est d'ailleurs capable d'en faire encore de beaucoup plus grandes; la souplesse de son esprit et l'élasticité de son cœur n'y feront point défaut. En décembre dernier, j'avais soulevé la question concernant la situation faite aux cantons dont le réseau routier est étendu du fait que la loi que nous discutons leur imposait, tant à cause des vitesses admises que du fait du poids des camions, des dépenses considérables qui n'étaient pas compensées par une participation correspondante financière de la Confédération.

Le canton que je représente étant un de ceux-là, peut-être à un moindre degré que tels cantons primitifs qui souffriront bien davantage encore, il me paraît nécessaire de reprendre ici la question que j'ai soulevée en décembre dernier.

Comme il arrive souvent lorsqu'on discute un objet spécial, on voit en l'examinant à fond, qu'il a des contingences avec d'autres questions dont il ne peut être séparé qu'artificiellement. Et souvent nous ne tenons pas assez compte de ces contingences.

Dès décembre ont surgi les projets du ministre des finances concernant la taxation de la benzine et l'hostilité que cette taxation a soulevée chez les propriétaires d'automobiles et de camions. Nous avons tous reçu quantité de paperasses tendant au même but: démontrer que la fiscalité était le caractère unique du projet de M. Musy. L'on devait s'insurger contre ce mode de faire contraire à la Constitution et à l'économie publique de la Suisse. A lire ces paperasses il apparaît que les intéressés, en combattant l'élévation du prix de la benzine, étaient les seuls porte-parole de l'intérêt public. Eh bien, il n'est pas mauvais que la discussion que nous avons aujourd'hui,

d'hui, quelque trois ou quatre mois après la session de décembre, démontre que, en réalité, on peut tirer parti dans l'intérêt public bien entendu des ressources nouvelles prévues par le Département des finances et démontrer, contrairement à ceux qui protestent contre l'augmentation du prix de la benzine, qu'en réalité l'intérêt général ne se trouve pas exclusivement de leur côté, qu'il se trouve surtout dans l'utilité qu'il y a à tirer parti des ressources de ce projet fiscal nouveau, dans un intérêt vraiment général en permettant un entretien convenable des voies de communications. On donne ainsi satisfaction à la circulation des automobiles répondant ainsi aux vœux de ceux-ci et aux exigences de l'économie publique dans le domaine.

Nous avons donc été extrêmement heureux de constater la tournure que prenait la discussion qui, à mon avis, a gagné en importance en ne restant pas confinée dans le seul domaine de la réglementation où elle était demeurée en décembre dernier. Aujourd'hui nous naviguons davantage dans la notion d'une loi que dans celle d'un règlement.

J'ai appris ce matin même que sur l'initiative de notre très distingué président, mon ami M. Simon, la commission des douanes avait fait sienne la proposition qu'il avait présentée, tendant à ce que le produit du relèvement de taxe sur la benzine serve en partie à l'entretien des routes.

Nous ne pouvons pas insérer cela dans la loi discutée aujourd'hui sur la circulation des automobiles; mais comme la votation de cette loi en dépend cependant, nous nous permettons de demander à M. le chef du Département de justice et police de nous dire quelles sont ses vues personnelles sur la rétrocession d'une partie du produit de la taxation de la benzine aux cantons.

C'est cette déclaration que je sollicite. Elle aurait un double avantage; celui de nous permettre de voter une loi qui entraînera pour les cantons un sacrifice considérable, mais elle leur permettra de faire face à ces sacrifices grâce à l'aide financière que leur allouera la Confédération. Elle aurait de plus l'avantage d'amortir l'offensive des propriétaires d'automobiles contre le projet de majoration de la taxation de la benzine: le jour où le peuple saura que le produit de celle-ci sera consacrée à l'entretien des routes, dont bénéficient en toute première ligne les automobilistes, la cause défendue par M. Musy sera gagnée.

Par conséquent, j'en viens à ceci: tout en admettant que nous ne pouvons pas exiger de M. le chef du département de nous renseigner sur les conditions dans lesquelles la distribution du produit de ces taxes serait réalisable — car il y a là des éléments, tels que l'étendue du réseau routier, la pauvreté ou la richesse du canton, qui ne peuvent actuellement être précisés. Je demande néanmoins à connaître l'opinion personnelle de M. Häberlin sur cette importante question.

Wirz: Der Sprechende hat im Anschluss an die Ausführungen des Herrn Berichterstatters der Kommission zwei Bemerkungen zu machen. Herr Kollege Bolli hat in erster Linie ein gewisses Bedauern darüber geäußert, dass wir erst jetzt dazu kommen, ein Bundesgesetz über den Automobilverkehr zu beraten und zu beschliessen. Die Frage der Uebertragung der Gesetzgebungshoheit über das Automobilwesen an den Bund sei zu lange ungelöst ge-

blieben. Der Sprechende hat auch zu denjenigen gehört, die die Ansicht vertreten haben, dass der Eingriff in die Gesetzgebungshoheit über das Strassenwesen, welche bisher den Kantonen ausschliesslich zugestanden hatte, ein zu weitgehender sei, als dass man augenblicklich und ohne weiteres darauf eintreten könnte. Die Erfahrungen haben uns in einem gewissen Punkte und zwar in ganz bedeutendem Masse Recht gegeben. Denn es zeigt sich nun, dass die Bedeutung, die der Autoverkehr angenommen hat, und die, wie ich durchaus zugebe, in einer aufsteigenden Bewegung begriffen ist, eine so grosse geworden ist und sich noch fortwährend entwickelt, dass die Preisgabe der Kantonalhoheit, in bezug auf die Gesetzgebung über den Autoverkehr die Kantone ein ganz bedeutendes Stück ihrer Hoheit und ihrer Befugnisse über das Strassenwesen gekostet hat. Darum sind auch die Bedenken zu würdigen, die von Seite der Vertreter der Kantonalhoheit gegenüber der Uebertragung der verfassungsmässigen Kompetenz über das Automobilwesen an den Bund gewaltet haben.

Auf der andern Seite aber bin ich dem Herrn Referenten der Kommission sehr dankbar dafür, dass er den Standpunkt, den ich je und je eingenommen habe, wenn diese Frage in unserm Rat zur Behandlung gestanden hat, nun in sehr beredten, und wie ich hoffe, auch in durchschlagenden Worten selber vertrat, den Standpunkt, dass man den Kantonen die Gesetzgebungshoheit über den Autoverkehr nicht entziehen könne, ohne ihnen in finanzieller Weise entgegenzukommen. Das war auch der Gedanke, den der Sprechende und sein leider zu früh von uns geschiedener Kollege Herr Ribordy vertreten haben in dem Postulat, das von uns seinerzeit gestellt wurde. Dieses Postulat hat den Bundesrat in bestimmter Weise eingeladen, die Frage zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten und Antrag einzubringen, wie den Kantonen die ausserordentlich schwere Last, für den Unterhalt der Automobilstrassen zu sorgen, finanziell erleichtert werden könnte durch den Bund, Herr Ribordy sel. und der Sprechende haben die Zustimmung zu dem Verfassungsartikel, wie er dann angenommen wurde, davon abhängig gemacht, dass unser Postulat angenommen und demselben auch Nachachtung verschafft werde. Es hat dieses Postulat einen wesentlichen Bestandteil des damals eingebrachten einstimmigen Antrages Ihrer Kommission gebildet. Ich hielt darauf, im Anschluss an die Ausführungen des Herrn Berichterstatters und des Herrn Kollegen Dind diesen Gesichtspunkt noch einmal in den Vordergrund zu rücken. Herr Bolli hat Ihnen schon gesagt, dass sich mehrere Kantone in verschiedenen Landesgegenden der Schweiz gegenwärtig in einer Situation befinden, die als eine durchaus unhaltbare und abnormale bezeichnet werden muss. Er hat dabei auch mit demjenigen Kanton exemplifiziert, den ich hier vertrete. Die Kosten für den Unterhalt der Automobilstrassen haben für manche Kantone, ich darf wohl sagen, eine unerschwingliche Höhe erreicht und hier muss Abhilfe geschaffen werden. Kantone, die zwischen grossen Verkehrszentren gelegen sind und bei denen schon ihre geographische Lage es mit sich bringt, dass sie ihr Strassennetz zu einem relativ sehr bedeutenden Teil dem Autoverkehr zur Verfügung stellen müssen, empfinden nun diese Last natürlich am

schwersten. Es liegt mir hier das Beispiel nahe, das schon Herr Bolli angeführt hat, mein Heimatkanton, der zwischen den beiden grossen Verkehrszentren Luzern mit dem Vierwaldstättersee und dem Berner Oberland gelegen ist. Es gibt aber auch noch andere Gegenden der Schweiz, die sich in einer ganz ähnlichen Lage befinden, so z. B. der Kanton Nidwalden und namentlich auch der Kanton Uri. Zweifellos ist auch dadurch unser Herr Kollege Huber aus Uri dazu gelangt, Ihnen im letzten Dezember einen Antrag vorzulegen, welcher darauf abgezielt hat, dass sofort in das Gesetz, das wir jetzt beraten, die Bestimmung aufgenommen werde, es habe der Bund die Hälfte der Kosten des Strassenunterhaltes, die durch den Autoverkehr veranlasst werden, zu tragen.

Nun haben viele Kantone eine relativ sehr bescheidene Einnahme aus dem Autoverkehr, weil nur wenig Automobile, in den Händen von Kantonseinwohnern sind, trotzdem ihr Strassennetz ausserordentlich stark durch den Autoverkehr beansprucht wird. Diesen Landesgegenden muss zu Hilfe gekommen werden. Das hat Herr Bolli in ausserordentlich zutreffender Weise ausgeführt, und das war auch der Gedanke, der den Erörterungen unseres verehrten Herrn Kollegen Dind zugrunde gelegen hat.

Ich muss noch auf einen weiteren Punkt aufmerksam machen. Die Kantone werden durch den Autoverkehr genötigt, ihre Strassen in einen guten Zustand zu setzen und sie in einem solchen zu erhalten, und zwar um so mehr, weil damit für sie eine ausserordentlich schwere Verantwortlichkeit verbunden ist. Wenn der Strassenunterhalt irgendetwas zu wünschen übrig lässt und dadurch Unglücksfälle entstehen, so können dafür die Kantone verantwortlich gemacht werden. Man hat mir gesagt, es liegen diesfalls schon gerichtliche Entscheide vor. Es ist gleichgültig, ob das der Fall ist oder nicht. So und anders besteht eben diese Verantwortlichkeit. Ich mache darauf aufmerksam, dass, wenn z. B. Brücken, hölzerne Brücken, wie wir solche noch in bedeutendem Umfange besitzen, nicht mehr tragfähig sind für den Autoverkehr, sie eben durch andere Viadukte ersetzt werden müssen. Diese Haftpflicht bedeutet für die Kantone unter Umständen eine schwere finanzielle Last.

Nun ist man von jeher und so auch bei der Beratung des Verfassungsartikels, wie ich schon betont habe, von der Ansicht ausgegangen, dass der Bund den Kantonen hier unter die Arme greifen müsse. Das kann nun nicht in einseitiger Weise dadurch geschehen, dass man etwa eine Bundessubvention nach Massgabe der Bevölkerungszahl oder nach andern Faktoren, welche mehr oder weniger automatisch wirken unter die Kantone verteilt, sondern es müssen dabei Rücksichten der Billigkeit walten. Es muss auf die Finanzkraft der Kantone, auf das Bedürfnis derselben, namentlich auch auf die Art und Weise und den Maßstab, in welchem dieselben ihre Strassen dem Autoverkehr öffnen müssen, Rücksicht genommen werden.

Und nun habe ich die Ansicht, dass die Faktoren, welche bei der Verteilung der Bundessubsidien, mögen sie in dieser oder jener Form gefunden werden, für die Kantone normgebend sein sollen, in der ursprünglichen Vorlage des Bundesrates in Art. 64bis, wie ihn der bundesrätliche Entwurf enthält, deutlicher

und bestimmter zum Ausdruck kommen, als dies im Kommissionsantrag der Fall ist. Und darum möchte ich Ihnen belieben, auf die bundesrätliche Vorlage zurückzugreifen und den Art. 64bis, Subventionierung von Autostrassen, wie er in der bundesrätlichen Vorlage vom 26. Oktober 1923 enthalten ist, anzunehmen gegenüber dem Antrag der Kommission, beziehungsweise durch Einschaltung in den Kommissionsantrag.

Ich bin natürlich darüber sehr befriedigt, dass man nun im Begriffe steht, durch die Erhöhung des Benzinolles und durch die Verwendung desselben zur Subventionierung des Strassenunterhaltes der Kantone eine Quelle zu öffnen, aus der die Kantone wenigstens bis auf einen gewissen Punkt entschädigt werden können für die schweren finanziellen Lasten, welche ihnen der Automobilverkehr auferlegt und ich begrüsse es lebhaft, dass nun der Gedanke, auf den ich je und je, wenn in diesem Saale die Automobilfrage zur Beratung stand, Gewicht gelegt habe, rascher seine Verwirklichung finden wird, als ich gehofft hatte. Darum liegt es auch den Vertretern derjenigen Landesgegenden, die hier hauptsächlich in Betracht kommen, derjenigen nämlich, welche zu einem relativ sehr bedeutenden Teil ihr Strassennetz dem Automobilverkehr zur Verfügung stellen müssen, ohne selbst auf ihrem Territorium zahlreiche Automobilbesitzer zu haben, die sie besteuern können, ausserordentlich daran, dass der Gedanke möglichst prägnant und deutlich zum Ausdruck komme; als Maßstab für die Verteilung dieser Bundessubsidien sei der Grad des Bedürfnisses, die Finanzkraft, die Art und Weise, wie die Strassen durch den Automobilverkehr in Anspruch genommen werden, in Betracht zu ziehen. Nachdem man von anderer und gewiss sehr berufener Seite in diesem Saale so nachdrücklich betont hat, dass es ein absolutes Gebot der Billigkeit und Gerechtigkeit sei, den Kantonen, für welche der Automobilverkehr eine schwere Last bedeutet, zu Hilfe zu kommen, so muss das auch in einer Weise geschehen, die den Anforderungen der Billigkeit durchaus entspricht, und es muss das im vorliegenden Gesetze bestimmt ausgedrückt werden. Das wird nun nach meinem Dafürhalten in der bundesrätlichen Fassung deutlicher und präziser gesagt als im Antrag der Kommission. Deshalb erlaube ich mir, Ihnen zu beantragen, es solle auf den bundesrätlichen Antrag bei Art. 64bis zurückgekommen und es solle demselben der Vorzug eingeräumt werden gegenüber dem Kommissionsantrag, oder es solle eine Zusammenfügung dieser beiden Anträge erfolgen.

Ich brauche Sie nicht erst darauf aufmerksam zu machen, dass auch referendumpolitische Gesichtspunkte sehr bestimmt dafür sprechen, dass der Gedanke, den ich hier ausdrücke, möglichst prägnant im Gesetze zum Ausdruck gelange. Die Vorlage hat ja möglicherweise den Klippen des Referendums auszuweichen, und von diesem Gesichtspunkte aus ist es gewiss sehr zu begrüßen, wenn eine bestimmte positive Garantie dafür geboten wird, dass der Bund den Kantonen Hilfe leisten will, und dass diese Hilfe den Landesgegenden in demjenigen Masse zukommen soll, wie sie derselben am meisten bedürftig sind.

Aus diesen Gründen empfehle ich Ihnen die bundesrätliche Vorlage, und ich gebe meiner Befriedigung Ausdruck, dass nun der Gedanke, den ich je und je bei allen Beratungen über die Automobil-

frage, beim Verfassungsartikel und im letzten Dezember wieder, als es sich um die Gesetzesvorlage handelte, vertreten habe, dass nun dieser Gedanke wirklich praktische Gestalt annimmt, und dass er nicht nur im Gesetz zum Ausdruck gelangen soll, sondern dass es auch den Kantonen ermöglicht wird, die Pflichten zu erfüllen, welche sie durch den Verfassungsartikel über das Automobilwesen und das Automobilgesetz übernehmen müssen. Aber wir wollen im Gesetze klar und deutlich sagen, was rechtens sein wird für die Zukunft und diese Grundsätze sind in der bundesrätlichen Vorlage deutlicher ausgesprochen. Ich beantrage Ihnen, den Antrag des Bundesrates anzunehmen.

Loretan: Ich werde Sie nicht lange aufhalten. Ich komme auf den Gedanken zurück, den ich in der letzten Dezembersession hier kurz geäußert habe in bezug auf die Steuerbefreiung der Automobile des Bundes, die im Art. 64, Ziff. 5 vorgesehen ist. Sie ersehen aus dieser Ziff. 5 in Art. 64, dass grundsätzlich die gesamten Automobile der Eidgenossenschaft einer Besteuerung enthoben sind. Der Herr Kommissionspräsident war so liebenswürdig, meine Anregung entgegenzunehmen; wir haben aber heute von seiten der Kommission nicht vernommen, warum man dieser Anregung keine Folge gegeben hat und sie als undurchführbar bezeichnet. Ich stelle fest, und der Kommissionspräsident hat dies heute im Namen der Kommission ausdrücklich anerkannt, dass den Kantonen durch das Automobilgesetz und den Aufschwung des Automobilwesens grosse Kosten, neue vermehrte Auslagen entstehen; dass von Bundes wegen den Kantonen an diese Auslagen und Mehrleistungen ein Ersatz geschaffen werden muss. Es ist heute ab seiten der einhelligen Kommission das als Grundsatz deklariert worden, und es wird sich im Rate wohl niemand finden, der behauptet, dass eine solche Hilfeleistung von Seiten des Bundes nicht eine absolute Notwendigkeit ist. Nur über eines sind wir noch nicht einig, nämlich darüber, wie diese Hilfeleistung vor sich gehen soll, und mit welchen Mitteln man den Kantonen beispringen will. Sie sehen auf der einen Seite, dass der Bund sich das Recht der Besteuerung vorbehalten will, schon nach der ursprünglichen Fassung des Art. 64bis und nach Art. 64, Ziff. 1. Dann haben wir die heutige Kommissionsvorlage, welche vorsieht, dass der Bund die Besteuerung durch die Kantone nur dann beschränken könne, wenn er selber Gebühren für das Automobilwesen erhebt?

Und endlich haben Sie heute den Antrag von Herrn Kollega Béguin vernommen, welcher Ihnen sagt, dass diese Bestimmung einfach zu streichen sei. Man ist sich also über die Mittel und über die Art und Weise, wie man den Kantonen zu Hilfe kommen will, noch nicht klar. Wir haben auch vernommen, dass in letzter Zeit ganz neue Ideen aufgetaucht sind; dass man die Erhöhung des Benzinolles dazu verwenden will, um den Kantonen zu Hilfe zu kommen.

Wir sehen aus alledem, die Frage, wie man den Kantonen Subsidien an ihre grossen Leistungen verabreichen will, ist noch im Fluss, und vollständig unabgeklärt, und da finde ich es nun nicht am Platze, dass man zum vorneherein in Art. 64 bestimmt, dass eine gewisse Kategorie von Automobilen der Besteuerung nicht unterliegen soll. Mir scheint, es sei das

verfrüht, dies hier im Gesetze zu dekretieren. Die ganze Frage ist im Studium begriffen und man sollte nach allen Seiten die Türe offen halten und nicht zum vornherein erklären, auf gewisse Einkünfte werde nun verzichtet und eine gewisse Kategorie von Automobilen werde von vornherein als steuerfrei erklärt. Es scheint in diesem Momente nicht angebracht zu sein, die Mittel, die der Bund und die Kantone sich verschaffen wollen, zu einem Teile bereits auszuschalten. Es ist meiner Ansicht nach auch nicht angängig, das im Gesetze zu erklären, sondern es gehört die Steuererhebung in die Vollziehungsverordnung. Wir nehmen an, dass der Bund selber Gebühren auf Automobilen erheben wird. Es wird ihm freistehen, die Steuerbefreiung der Automobile der Eidgenossenschaft zu dekretieren. Auf der andern Seite ist keine Gefahr, dass diejenigen Kantone, die durch das eidgenössische Postautomobil wesentliche Vorteile erhalten, in der Besteuerung der Postautomobile zu weit gehen und dieselben zu stark belasten werden. Das Interesse der Kantone am Verkehr der Automobile ist gross genug, um vor jedem Missbrauch und vor jeder zu starken Veranlagung der Automobile durch den Kanton zu schützen. Es ist daher keine Gefahr vorhanden, wenn den Kantonen die Besteuerung anheimgegeben wird und natürlich erst recht keine Gefahr, wenn der Bund diese Besteuerung reguliert. Diese Bestimmungen kann man auch aus diesem Grunde aus Art. 64 herausnehmen und streichen. Lasse man diese ganze Frage der Beschaffung der Mittel unpräjudiziert und erkläre man nicht im Gesetze, dass man eine Reihe Einnahmen bereits ausser Betracht lasse und Steuerfreiheit dekretiere.

Damit möchte ich auch noch ein ganz kurzes Wort sagen zu Art. 64bis, und ich gehe da mit der Auffassung meines verehrten Herrn Vorredners, Ständerat Wirz, vollständig einig.

Auch ich ziehe die alte Regelung, welche in Art. 64bis vorgesehen war, vor. Ich habe nicht nötig, die Gründe auseinanderzusetzen, welche dafür sprechen. Herr Wirz hat das in umfassender Weise getan. Aber ich möchte auf einen Umstand aufmerksam machen und einen kleinen Ergänzungsantrag stellen. Sie sehen, dass nach dem Text in Art. 64bis für die Bemessung der Beiträge an die Kantone das Automobilstrassennetz und die Finanzkräfte der Kantone zu berücksichtigen sind. Ich finde nun, hier fehlt ein Moment, und zwar ein wichtiges für die Ausmessung des Beitrages.

Es ist vollständig richtig, dass das Automobilstrassennetz und die Finanzkraft der Kantone für die Bemessung der Beiträge eine wichtige Rolle spielen. Aber es spielt noch eine wichtige Rolle ein Umstand, nämlich derjenige, welche Auslagen den Kantonen für die Verbesserung und den Unterhalt der Automobilstrassen erwachsen. Auch dieses Moment muss berücksichtigt werden. Selbstverständlich kann ein Kanton, der bereits seine Strassen derart instand gesetzt hat, dass sie als Automobilstrassen benutzt werden können und der infolgedessen nur ganz geringe Aufwendungen mehr zu leisten hat, nicht mehr in dem Masse berücksichtigt werden, wie ein anderer Kanton, dessen Strassennetz nicht auf der Höhe ist und dem infolgedessen bedeutend grössere Auslagen erwachsen, um sein Strassennetz für den Automobilverkehr richtig herzustellen. Infolgedessen sollte dieses Element bei der Ausrichtung der Bei-

träge mitberücksichtigt werden, dazu die Länge des Strassennetzes, sowie die Finanzkraft der Kantone. Dann wäre das Bild vollständig und wären alle Faktoren berücksichtigt, welche für die Ausrichtung der Subsidien massgebend sein können. Ich würde Ihnen daher beantragen, falls es Ihnen beliebt, dem alten Art. 64bis zuzustimmen, und bei der Bemessung der Beiträge das Automobilstrassennetz, die Finanzkraft und die für Verbesserung und Unterhalt gemachten Aufwendungen des Kantons zu berücksichtigen.

Huber-Uri: Ich bin einverstanden mit dem Bundesrat, den Art. 64bis in das vorliegende Gesetz aufzunehmen. Infolgedessen stelle ich meinen Antrag nicht mehr als Postulat, sondern als Abänderungsantrag zu Art. 64bis. Den Antrag habe ich begründet in der Dezembersession und ich will diese Begründung nicht wiederholen, dagegen noch einige wenige Bemerkungen hinzufügen.

Es ist in der Kommission gesagt worden, dass die Kantone ja ohnehin zur Instandstellung der Strassen für den heutigen Verkehr verpflichtet seien. Daran würde sich dann folgerichtig die Verantwortlichkeit der Kantone anfügen für die Folgen, die eine ungenügende Instandhaltung der Strassen für den Automobilverkehr nach sich ziehen könnte. Ich muss diese Verpflichtung und Verantwortlichkeit bestreiten und exemplifiziere dabei mit meinem Kanton. Die Gotthardstrasse ist in den Jahren 1820–1830 erstellt worden, die Furka-Oberalp und die Axenstrasse anfangs der 60er Jahre; sie sind also gebaut für den damaligen Verkehr und nicht für den heutigen, d. h. für den Fuhrwerk- und Passantenverkehr, für den Postverkehr; von Strassenbahnen und Automobilen, wie sie heute die Strasse benützen, wusste man noch gar nichts. Wenn eine Strassenbahn eine Landstrasse in Anspruch nehmen will, so braucht sie hierzu eine besondere Bewilligung, und die Strassenbahngesellschaften müssen so oder anders teilnehmen an den Kosten und namentlich an den Mehrkosten des Unterhaltes. Die Automobile, wie sie heute die Strasse in Anspruch nehmen, verursachen, das ist ja allgemein bekannt, auch bedeutende Mehrkosten; es ist deshalb nicht richtig, dass für die Kantone ohne weiteres die Verpflichtung der Instandhaltung der Strassen für den heutigen Verkehr besteht. Wenn aber diese Verpflichtung und diese Verantwortlichkeit aufgestellt und behauptet werden wollen, und wenn anderseits der Bund, wie er es hier in Art. 64 tut, den Kantonen die Eingangs- und Durchgangsgebühren wegzunehmen beabsichtigt, aus denen die Kantone die Kosten bestreiten müssen für die Instandhaltung der Strassen für den Automobilverkehr, so soll wenigstens für diese Wegnahme der Gebühren Ersatz geschafft werden.

Das zweite ist die Mitteilung der Oberpostdirektion vom 12. Juni 1923, worin unter anderem gesagt wird: die Oberpostdirektion hat im Herbst 1922 eine Umfrage bei einigen kantonalen Baudirektionen veranlasst und darauf folgende Antworten erhalten, u. a. vom Kantonsingenieur Uri am 1. Oktober 1922: «Es stimmt, dass der Radschuh seinerzeit die Alpenstrassen speziell im Gefälle stark abgenutzt hat, indem dadurch das angelegte Kies immer wieder weggeworfen wurde und starke Schlaglöcher entstanden. Die Erfahrung in diesem und letzten Sommer hat

ergeben, dass dies bei den Postautomobilen nicht mehr der Fall ist. » Daraus sollte folgen, dass der Automobilverkehr vorteilhafter als der Fuhrwerkverkehr mit Radschuh sei. Ich will nicht bestreiten, dass der Wegfall des Radschuhs einen gewissen Vorteil mit sich bringt, allein ich stelle diesem Gutachten dasjenige unseres gegenwärtigen Kantonsingenieurs gegenüber, das ich Ihnen im letzten Dezember angeführt und aus dem sich ergibt, dass die Instandstellung z. B. der Furkastrasse allein für den Automobilverkehr einen Voranschlag von gegen einer Million Franken ergeben hat. Sie erkennen daraus den grossen Unterschied zwischen dem ehemaligen und dem heutigen Verkehr. Der Bericht unseres Kantonsingenieurs hat keine Weihnachtsstimmung erzeugt, sondern bittere Fastenzeitstimmung. Angesichts dieses Ergebnisses der Untersuchung werden Sie es begreiflich finden, dass wir zu dem von mir gestellten Antrag gekommen sind.

Und nun zum dritten. Die Kommission und ihr Berichterstatter sagen uns, dieser Art. 64bis sei nur ein Programmartikel, und das ist er in der Tat. Aber eben darum genügt er uns nicht. Der Herr Berichterstatter hat anerkannt, der Ausgleich sei nichts als gerecht und notwendig. Der Bundesrat stimmt ja grundsätzlich damit überein, indem er den Art. 64bis vorgeschlagen hat. Daraus ziehe ich die richtige Folgerung: Es muss nicht bloss ein Programmartikel aufgestellt, sondern mit aller Bestimmtheit gesagt werden, was zur Instandhaltung der Strassen für den Automobilverkehr geleistet werden soll. Aus diesen Gründen habe ich meinen Antrag gestellt und empfehle ihn zur Annahme.

Bundesrat Häberlin: Es ist von verschiedenen Seiten gewünscht worden, die Stellungnahme des Bundesrates zu erfahren. Sie werden mir deshalb einige Worte gestatten zu den Art. 64 und 64bis. Vor allem die formelle Erklärung, dass der Bundesrat einverstanden ist, wenn der Abs. 1 des Art. 64 nach dem Vorschlage Ihrer Kommissionsmehrheit herübergenommen wird an das Ende des Art. 64bis. Ich verstehe auch den Vorschlag des Herrn Ständerat Wirz so, dass er diese Aenderung annimmt und nicht bekämpft. Seine Vorschläge beziehen sich, meiner Auffassung nach nur auf Abs. 1 von Art. 64bis.

Herr Ständerat Dind hat die Anfrage an den Vertreter des Bundesrates gerichtet, wie man sich die Verwirklichung von Art. 64bis im Bundesrat vorstelle. Ich bin mit der Antwort in einer gewissen Verlegenheit. Zur Zeit, als man die Vorlage an das Parlament machte, hat man sich die Durchführung so gedacht, wie es speziell im zweiten Satze von Art. 64bis umschrieben ist. Man hat sich da erlaubt, drei Grundsätze aufzustellen, die man in Aussicht nehmen würde für die Anwendung eines Subventionsgesetzes. Man sagte dort, man würde bei der Subventionierung einmal das Automobilstrassennetz eines Kantons berücksichtigen. Aber ich will gleich, zum Antrag des Herrn Loretan sprechend, beifügen, dass wir da ungefähr die gleiche Meinung hatten, die er etwas mehr explicite in seinem Ergänzungsantrag ausdrückt. Es kommt nicht nur darauf an, ob ein Kanton ein grosses oder kleines Autostrassennetz hat, sondern was er dafür tut. Ein grosses Autostrassennetz, das er vernachlässigt, für das er nichts tut, ist uns natürlich nicht massgebend. Nur ein solches,

das er richtig in Ordnung hält und halten will, ist zur Subvention berechtigt. Ein liederlicher Kanton hat auch vom Bund keine Hilfe zu erwarten. Der Bund soll nicht Lückenbüsser sein, sondern der kräftige Bruder oder Vater oder wenn sie wollen die Mutter, die behülflich ist in der Erfüllung einer Aufgabe, für die sich der Kanton allein zu schwach fühlt. Ich hätte also geglaubt, der Zusatz von Herrn Loretan sei nicht notwendig, sei eher überflüssig; aber wenn sie ihn anfügen wollen, werde ich ihm durchaus nicht opponieren, denn er liegt im Gedankengang des Bundesrates.

Dann ist gesprochen worden von der Finanzkraft der Kantone. Das ist zurückzuführen auf einen Wunsch, den Herr Ständerat Wirz schon seinerzeit als das Postulat Wirz-Ribordy gestellt wurde, in den Vordergrund gerückt hat. Er hat darauf hingewiesen, dass es Kantone gebe, die schon ihrer Finanzlage wegen einer gewissen Unterstützung des Bundes bedürfen und vielleicht da ein bisschen bevorzugt werden dürften im Verhältnis zu andern leistungskräftigen Kantonen, die aus ihren eigenen Mitteln viel mehr beziehen als kleine Kantone, welche vielleicht fast gar keine eigenen Automobile haben. Dann haben wir im Schlußsatz angedeutet, wir möchten uns auch ein bisschen darüber informieren, wie die Kantone mit ihren eigenen Einnahmen aus den Automobilen verfahren, ob sie diese Einnahmen einfach in den Staatsäckel stecken und die Automobilstrassen Strassen sein lassen, oder ob sie, wie das ja eine grosse Reihe von Kantonen schon jetzt tut, sagen, was wir den Automobilisten auf der einen Seite abnehmen aus ihren Luxus- und Bedarfsfahrzeugen, das wollen wir auch in erster Linie wieder verwenden für Verbesserungen, die speziell den Automobilisten dienen. Wo dieser durchaus richtige, klare und vernünftige Rechtszustand, wo diese Praxis besteht, da soll sie auch der Bund honorieren, und den Kantonen in ihrem Bestreben an der Seite stehen, nicht aber denjenigen, die diese Einnahmen, vielleicht zu Tausenden und Hunderttausenden von Franken einfach nehmen, dem Staatsäckel zuführen und sagen, im übrigen soll der Bund dafür sorgen, dass unsere Automobilstrassen gut und fahrbar und recht unterhalten sind.

Das waren die drei von uns aufgestellten Prinzipien, die wahrscheinlich auch dann bleiben würden, wenn es Ihnen belieben sollte, den zweiten Satz zu streichen. Streicht man ihn aber einfach, so wissen wir nicht, ob Sie nicht mit diesen Grundsätzen einverstanden sind, oder ob Sie vielleicht nur sagen wollen, diese Grundsätze soll man erst später aufstellen. Ich bin Herrn Ständerat Wirz deshalb dankbar, dass er den bundesrätlichen Vorschlag aufnimmt, denn er erlaubt es Ihnen, sich heute schon in einer Eventualabstimmung darüber auszusprechen, ob Sie mit dem Inhalt der Sätze einverstanden sind. Wer glaubt, die Prinzipien wären richtig für die Zukunft, der kann sie heute schon akzeptieren; wer sie aber als unrichtig empfindet, wird lieber dem Antrag der Kommission beistimmen, der diese Grundsätze für heute noch vollständig beiseite lässt.

Nun hat Herr Ständerat Dind noch eine weitere Frage gestellt. Wie denkt sich der Bundesrat die Verwirklichung des ersten Satzes des bundesrätlichen Art. 64bis? Woher sollen die Mittel kommen? Der Sprechende hat sich erlaubt, schon in früheren Voten

in der Dezembersession seine persönliche Meinung auszusprechen, dahingehend, dass wir darauf sehen müssen, als Einnahme für den Bund, aus der er dann auch die Subventionen spenden kann, eben spezifische Einnahmen zu schaffen, die mit dem Automobilverkehr in zwangsläufigem Zusammenhang stehen. Nicht gerade eine Steuer auf dem Automobilverkehr selbst, also etwa eine Abgabe für zurückgelegte Kilometer. Ich glaube, das würde kaum angehen. Wir haben allerdings einmal auch hieran gedacht, Sie werden diesen Gedanken in einer früheren Budgetbotschaft in den vergangenen Jahren gelesen haben. Wir werden vielmehr auf die Betriebsmittel für das Automobil in irgendeiner Form greifen müssen. Wir haben seinerzeit mehr vom Benzinmonopol gesprochen; heute steht im Vordergrund der Benzinzoll und hat in dieser Form ja schon wesentlich greifbare Gestalt angenommen. In der definitiven Gesetzgebung werden wir uns aber möglicherweise hüten müssen, allzusehr zu präzisieren, weil wir nicht wissen, wie lange das Benzin ausschliesslich oder zu einem grossen Prozentsatz das Betriebsmittel bleiben wird. Wir müssen damit rechnen, dass Änderungen stattfinden können und werden deshalb ganz allgemein von einem Betriebsmittel, vom carburant, sprechen müssen und es offen lassen, welches Betriebsmittel ergriffen werden soll. Oder aber wir wählen vielleicht eine Lösung bloss für einige wenige Jahre oder ein Jahrzehnt, nennen das Benzin allein, und ändern, wenn ein neues Betriebsmittel in der Praxis in den Vordergrund tritt.

Das waren mehr persönliche Bemerkungen, die ich heute wiederhole. Der Bundesrat hat sich in dieser Beziehung allerdings einmal ausgesprochen, aber mehr negativ — ich habe das schon früher erwähnt — in der Botschaft zur Benzinollerhöhung, wo er ausdrücklich erklärte, wenn wir heute das Benzin mit einem höheren Zoll belasten, so soll damit nicht etwa eine spätere Regelung ausgeschlossen sein, die diese Einnahmen aus dem erhöhten Benzinzoll, sei es ausschliesslich, sei es teilweise, den Automobilstrassen zugute kommen lässt. Das darf ich bereits als eine Kundgebung des Bundesrates hier für mich in Anspruch nehmen, weil die Botschaften vom Bundesrate, unter seiner Verantwortlichkeit, ausgehen, seien sie nun verfasst von wem sie wollen.

Heute hörten Sie, dass in der Zolltarifkommission eine Erklärung eines andern Departementschefs abgegeben worden sei, der geneigt sei, das, was dort nur negativ angedeutet war, ins Positive umzusetzen und direkte Zusicherungen zu geben. Es soll ein Teil dieses erhöhten Benzinzolles für die Automobilstrassen verwendet werden, vielleicht erstmalig auf dem Budgetwege. Es ist dieser Budgetweg vielleicht auch der richtige Weg für den Anfang, bis man genau umschrieben hat, wie die Ergreifung des Benzins in der Zukunft stattfinden solle und bis man ins Auge gefasst hat, wie dann die Abgabe an die Kantone zu erfolgen hat. Diese Stellungnahme ist vom Bundesrat noch nicht besprochen; ich halte es deshalb für korrekt, wenn ich jetzt erkläre, ich kann nicht weiter gehen als wie mein Kollege, Herr Musy, gegangen ist. Er scheint erklärt zu haben, dass er persönlich diese Lösung befürworte. Das war sein Recht und seine Pflicht in einer Kommission, wo sein Departement speziell Anträge zu stellen und zu vertreten hatte. Ich kann, ohne ein Geheimnis zu verraten, sagen,

dass ich dieser Lösung von jeher sympathisch gegenübergestanden bin, sodass ich im Bundesrat, wenn ich nicht aus zwingenden Gründen anders belehrt werde, dieser Lösung zustimmen kann, vorbehaltlich der definitiven Umschreibung.

Warum wird diese Lösung eine günstige sein? Ich möchte da speziell auf einen Punkt hinweisen. Man hat wiederholt in den Debatten, sei es in der Kommission, sei es im Rat und auch in den öffentlichen Erörterungen gehört, es sei eigentlich nicht recht, dass der Bund mit seinen Fahrzeugen die kantonalen Strassen in Anspruch nehme, auf der andern Seite aber nicht steuerpflichtig sei. Durch diese indirekte Heranziehung in der Form des Benzinzolles ist es vielleicht auch möglich, die Bundesautomobile, die natürlich wie alle andern Automobile die Strasse benutzen und mitstrapazieren helfen, ebenfalls zu ergreifen. Das wäre vielleicht die günstigste Lösung, indem hiedurch nicht der durchaus aufrechtzuerhaltende Grundsatz durchbrochen wird, dass der Bund und seine Mittel nicht der direkten Vermögensbesteuerung in den Kantonen unterliegen. Dieser Grundsatz wird dadurch aufrecht erhalten und den Kantonen wird ihr Recht auf indirekte Weise. Ich glaube, dass diese Auskünfte Herrn Ständerat Dind befriedigen dürften, weil sie ihm den Weg zeigen, den zum mindesten der Bundesrat schon angedeutet hatte in seiner Botschaft zur Benzinollerhöhung und den verschiedene Departementsvertreter auch als den ihrigen bezeichnen dürften.

Gestatten Sie mir nun, zu dem Antrage von Herrn Ständerat Béguin Stellung zu nehmen, welcher sich gegen ein weiteres Prinzip wendet, das wir aufgestellt haben und als notwendig betrachten, wenn die Subventionierung der Kantone für die Automobilstrassen in Erscheinung treten soll. Er hat sich gewendet gegen den letzten Satz von Art. 64bis nach der Kommission, den ersten Satz der bundesrätlichen Vorlage zu Art. 64. Ich glaube, hier ist die Aengstlichkeit der Föderalisten zu gross. Herr Béguin war ja so freundlich, zu erklären, dass es nicht Misstrauen gegen den derzeitigen Bundesrat sei, das ihn bewege, sondern das grundsätzliche, angeborene Misstrauen gegen die Möglichkeit von Uebergriffen des Bundes, welche die Zukunft bieten würde.

Nun haben wir eines festgestellt. Herr Béguin hat darauf hingewiesen, dass man früher bei der Besprechung des Verfassungsartikels 37bis davon gesprochen hatte, der Bund solle überhaupt die Automobilgebühren und -Taxen erheben, und dass damals dieser Gedanke abgelehnt worden sei, expressis verbis, durchaus bewusst. Das ist durchaus richtig. Man hat diese einmal aufgetauchte Idee fallen lassen, und zwar vom Bundesrate aus. Er hat damals erklärt, man wolle das nicht und wir haben es auch nicht aufgenommen. Wir wollen nicht diese Automobilsteuer, nicht eine direkte Besteuerung. Insofern war ein Satz des Herrn Loretan vielleicht missverständlich, wenn er sagte, der Bund wolle sich die Besteuerung der Automobile vorbehalten. Das ist nicht der Fall. Wir wollen heute nach wie vor den Kantonen grundsätzlich die direkte Besteuerung, die Abgaben, Gebühren auf den Automobilen überlassen. Aber wir müssen regelnd eingreifen können im gleichen Moment, wo wir daran denken, die Automobilisten indirekt mit dem Benzinzoll, und zwar erheblich und kräftig zu belasten.

Da müssen wir nun, weil wir die Vermittlung übernehmen, durch diese Belastung den Automobilisten direkt fassen und den Kantonen den Raub abliefern sollen, dafür sorgen können, dass diese Automobilisten nicht schon vorher durch den einen oder andern Kanton in unerträglicher Weise belastet werden. Es könnte sonst dazu kommen, dass wir gehindert würden, den erhöhten Benzinzoll einzuführen oder festzuhalten. Darum müssen wir einen Vorbehalt machen. Ich glaube, wenn Herr Loretan kosequent sein will und dem Art. 64bis und dem zweiten Satz im Einverständnis des Herrn Ständerat Wirz zustimmen will, dann sollte er auch einen Schritt weiter machen und sagen, dann stimme er auch zu, dass der Bund auf diesem Gebiete nun einschränkend vorgehen kann. Herr Béguin wird vielleicht sagen, man könnte es ja anders machen. Man habe schon einen Schritt getan durch Umstellung von Art. 64 und 64bis, um ihm entgegenzukommen. Man wolle nur noch bedingt eine Einschränkung vornehmen. Man hätte nach der früheren Fassung annehmen können, der Bundesrat wolle heute schon in Bern und in Neuchâtel und andern Orten erklären, man dürfe Abgaben auf Automobilen nur bis zu einer bestimmten Höhe erheben. Das wollten wir nicht, wir hatten von Anfang an die Meinung, man wolle diese Beschränkung erst dann eintreten lassen, wenn auch die neuen Subventionen spielen. Es liegt also in der Umstellung des Satzes zu Art. 64bis tatsächlich eine Präzisierung des Gedankens und völlige Respektierung der kantonalen Finanzsouveränität bis zum Eintreten der Kollision mit der Finanzbelastung durch den Bund.

Herr Béguin wird aber vielleicht sagen, wir könnten jedem einzelnen Kanton zur Bedingung stellen, man gebe ihm die Subvention nur, wenn er in seinem Kanton die Taxen so und so niedrig halte. Und Herr Béguin meint, damit sei ihm und uns geholfen und das Prinzip der kantonalen Finanzsouveränität sei nicht verletzt. Ja, das wäre recht, wenn wir es nur mit einzelnen Kantonen zu tun hätten. Aber wie steht die Sache in der Praxis? Da würden wir es erleben, dass einzelne Kantone kommen werden und sagen: Verehrter Bund, wir wollen gar keine Subvention von dir. Denken Sie an die Kantone Genf und Baselstadt. Diese haben kein so grosses Automobilnetz, dass sie eigentlich unsere Subvention brauchen. Sie erklären uns: «Wir haben eine Unmenge Automobile, die wir selber ganz tüchtig pflücken können. Wir wollen sie selbst ausrauben und wollen alles in die eigene Kasse stecken. Wir danken für deine eidgenössische Hilfe». Das könnte ein solcher Kanton sagen. Ich habe nur Beispiele genannt, und natürlich nur hypothetisch gesprochen, wie Herr Béguin. Sollten aber wirklich solche Stadtekantone auf diese Lösung kommen, so wäre ihnen, aber nicht der Eidgenossenschaft geholfen. Das ist nicht das, was wir wollen, sondern was wir wollen ist das, dass wir, was herauskommt, auf alle Kantone verteilen und denen zukommen lassen, welche die Strassen für die Automobile auch zur Verfügung stellen müssen. Wir wollen auch dem Kanton Waadt von diesem Segen etwas zukommen lassen, der aus den Autoeinnahmen von Genf fliesst, und auch dem Kanton Baselland etwas von dem geben, was in der grossen Nachbarstadt aus den Automobilen herausgeholt werden kann. Das können wir nur, wenn wir

von vornherein eine eidgenössische Basis schaffen. Wir wollen sagen können, es wird allen Kantonen eine Limite gestellt für die Belastung der Automobile, und was darüber aufgelegt wird von seite des Bundes das wird zusammen in eine Kasse gelegt, und der hinterste Rappen strömt wieder hinaus in alle Kantone, wenigstens in diejenigen, die für die Automobilstrassen etwas bedürfen. Das ist die Lösung, die auch Herrn Ständerat Huber durchaus befriedigen sollte. Ich glaube, sie kann auch Herrn Béguin, wenn er sich die Lösung in der Praxis vorstellt, befriedigen und ihm darüber hinweghelfen, dass allerdings mit einer solchen eidgenössischen Erledigung vielleicht gewisse kantonale Beschlüsse dann modifiziert werden müssen. Das ist bei allen eidgenössischen Regelungen so, nicht nur bei dieser; sie würde aber hier nur kantonale Ueberbordungen treffen, die wir doch zum vornherein nicht als wahrscheinlich präsumieren dürfen noch wollen. Ich möchte Sie deshalb bitten, den Streichungsantrag des Herrn Béguin abzulehnen und also Art. 64bis anzunehmen. Ich persönlich würde ihn vorziehen in der Fassung des Bundesrates mit Herrn Ständerat Wirz, meinestwegen auch mit dem Amendement des Herrn Loretan. Wir werden uns event. auch bescheiden müssen, wenn Sie den zweiten Satz streichen, aber ich würde das nicht als ein Glück betrachten.

Gestatten Sie mir zum Antrag des Herrn Huber auch noch einige Worte. Ich halte dafür, dass dieser Antrag nicht akzeptiert werden kann. Er geht unbedingt zu weit. Nach dem Wortlaut des Antrages Huber müsste nun tatsächlich der Bund überall da, wo die Strassen für den Automobilverkehr hergerichtet oder unterhalten werden müssen, die Hälfte der Kosten übernehmen. Mit welchem Recht, ist nicht gesagt. Man beschränkt sich nicht einmal auf die Durchgangsstrassen, von denen der Bund verlangt, dass sie geöffnet werden müssen. Ueberall im Schweizerlande herum, wo Automobilstrassen repariert werden müssen, müsste der Bund die Hälfte bezahlen. Mit welchem Recht? Der Berichterstatter der Kommission hat zutreffend erwähnt, es sei nicht in seinem Nutzen, dass der Bund Vorschriften aufstelle, sondern im Nutzen der Kantone selbst, die des Bundes Glieder sind. Bund und Kantone stehen sich da nicht einander gegenüber. Der Bund ist nur der Verwalter der Wirtschaftspolitik der Kantone, auch da wo er ein Automobilgesetz aufstellt. Er will nur in ihrem Nutzen handeln, nicht in dem seinigen, in keiner Art und Weise. Und wenn er damit eine gewisse Belastung schafft, so tut er es nur, weil er glaubt, dass der dadurch geweckte Verkehr wieder ein Aequivalent in die Kantone hineinbringe, vielleicht auf Umwegen, via Hotellerie, via Fremdenverkehr, via Blüte der Maschinenindustrie oder der Brauereiindustrie, und was alles mit dem vermehrten Verkehr verbunden ist. Das kommt nicht in den Geldsäckel des Bundes, sondern in denjenigen der Kantone hinein. Die Konsequenzen des Antrages wären absolut nicht annehmbar. Ich bedaure, das feststellen zu müssen.

Die Tatsache, dass wir in Art. 1 festgelegt haben, dass die Bundesfahrzeuge stets zirkulieren dürfen, ist nicht eine neue Vorschrift, wir haben das schon im alten Art. 37 der Bundesverfassung. Es ist hier nur nochmals festgenagelt, auch im Verfassungsartikel, um den Gegensatz festzustellen zum nachherigen

Vorbehalt zugunsten der Kantone mit bezug auf lokale Beschränkungen.

Man hat darauf hingewiesen, dass die Eingangs- und Durchgangsgebühren im Automobilgesetz aufgehoben werden. Es tut mir leid, dass das doch noch vorgebracht wurde. Ich habe mir in einem Exposé an die Kommission erlaubt, darauf hinzuweisen, dass diese Weg- und Strassengebühren schon lange abgeschafft sind durch die Bundesverfassung, und ich hätte es mir gerne erspart, öffentlich zu erklären, dass diese Abgaben, wo sie heute noch erhoben werden, ungesetzlich und verfassungswidrig sind. Ich habe es dem Kanton Uri nicht antun wollen, die Automobilisten gegen ihn zu hetzen, und geglaubt, es genüge, in dem Exposé an die Kommission darauf hingewiesen zu haben, dass solche Abgaben zu Unrecht fortgeführt werden sind. Ich will auch heute nicht hetzen, aber nachdem mit diesem Argument wiederholt gefochten wird, muss ich konstatieren, dass es zu Unrecht angerufen wird. Wenn bis jetzt solche Durchgangsgebühren angesetzt worden sind, so hätten sie angefochten werden können. Ich mag sie dem Kanton sehr wohl gönnen und mag es ihm gönnen, dass er sie weiter beziehen kann, bis das neue Automobilgesetz kommt. Aber es wird an der Zeit sein, dass dieses wirklich kommt, bevor die staatsrechtlichen Rekurse sich melden wegen dieser Geschichte. Ich glaube, dass wir unser Wohlwollen auch dem Kanton Uri gegenüber am besten zeigen werden, wenn wir Art. 64bis zustimmen in der Fassung des Bundesrates, eventuell in der Fassung der Kommission. Ich bitte Sie darum.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Nur noch ganz wenige Bemerkungen. Erstens zum Antrag Béguin. Ich mache darauf aufmerksam, dass im bezüglichen Alinea nicht die Steuerbefugnis der Kantone gegenüber den Automobilen angefochten wird. Diese wird bestehen gelassen, vorgesehen ist die Regelung der ausserordentlichen Sondertaxen, die in den Kantonen auf den Automobilen erhoben werden und die unter die Kontrolle des Bundes gestellt werden sollen, sobald Bundessubvention geleistet wird. Also handelt es sich nicht um einen Eingriff in die Kompetenz der Kantone, sondern um die Ordnung einer Materie, die auf eidgenössischen Boden gestellt ist. Herr Béguin hat gesagt, das wäre eine grosse Neuerung in der eidgenössischen Gesetzgebung. Das stimmt nicht. Ich verweise auf Art. 15 des Versicherungsaufsichtsgesetzes vom Jahre 1885, wo eine ganz ähnliche Vorschrift in bezug auf die Gebühren enthalten ist, welche die Kantone von den Versicherungsgesellschaften erheben dürfen, die in ihrem Gebiete arbeiten. Also glaube ich, das Alinea, das Herr Kollega Béguin aus Aengstlichkeit für die kantonale Hoheit gestrichen wissen möchte, ist derselben gar nicht so gefährlich, wie er annimmt.

Mit Rücksicht auf die Bemerkungen von Herrn Kollega Loretan und auch zu den Ausführungen von Herrn Bundesrat Häberlin muss ich mein Referat noch ergänzen. Wir haben den letzten Satz von Art. 64bis der bundesrätlichen Fassung in der Kommission deswegen gestrichen, weil wir gefunden haben, es sei hier noch nicht der Ort und auch noch nicht die Zeit, überhaupt die Grundsätze festzustellen, nach denen dann einmal die Bärenhaut verteilt werden soll. Das sei dannzumal zu bestimmen, wenn man

wirklich über die Mittel im Reinen sein werde; wenn auch die Verhältnisse Abklärung erfahren haben über die Verwendung. Man war sich in der Kommission klar, dass nicht einfach eine Verteilung nach der Kopffzahl stattfinden könne und auch darüber einig, dass Rücksicht genommen werden müsse nicht nur auf die Finanzkraft der Kantone, sondern auch auf die Beanspruchung der kantonalen Finanzen für den Strassenunterhalt und auf das Verhältnis der durch die im Kanton aus dem Automobil gezogenen Steuern zu den fremden Automobilen. Es hat sich dann gezeigt bei näherem Zusehen, dass eben noch eine ganze Reihe von Gesichtspunkten in Betracht kommen und dass es gefährlich wäre, hier schon bestimmte Regeln aufzustellen, dass man es der Zukunft überlassen müsse, der Zeit und der Gelegenheit, da man die Verhältnisse zu überblicken und alles dasjenige zu berücksichtigen vermag, was gerechterweise berücksichtigt werden muss. Wie ich in meinem Hauptreferat ausführte, soll ein gerechter Ausgleich stattfinden, der geboten ist durch die Verhältnisse. Damit sollte man sich begnügen. Herr Loretan, und mit ihm auch der Kanton Wallis, kann meines Erachtens mit einer solchen Lösung wohl zufrieden sein.

Zum Antrag von Herrn Ständerat Huber will ich bemerken: es stehen sich heute zwei Systeme gegenüber. Auf der einen Seite das System, über das unser verehrter Herr Departementschef und der Sprechende referiert haben: die Beschaffung von Mitteln, um Subventionen nach noch festzustellenden Grundsätzen zu gewähren, wobei die Beschaffung von Mitteln sobald wie möglich zu geschehen hat, womöglich schon, bevor auf dem langsamen Gang der Differenzenberatung diese Vorlage zur Unterbreitung an das Volk bereitsteht, vielleicht bevor das Volk darüber entscheidet; denn die raschmögliche Beschaffung dieser Mittel ist eine dringende Notwendigkeit im Interesse des gesamten Volkes. Es muss auf der Strasse so rasch als möglich Ordnung geschafft werden. Das ist das eine System und da winkt der Erfolg.

Andererseits haben wir das System von Herrn Ständerat Huber, der nude crude die Hälfte der Kosten dem Bunde überbinden will, und damit basta! Die beiden Systeme sind nicht miteinander verträglich; entweder das eine, oder das andere. Zwar habe ich meinen Kollegen Huber im Verdacht, dass er auch die Subventionen begrüssen würde. Ich halte aber die beiden Systeme, wie gesagt, nicht für verträglich. Bis unser Gesetzesvorschlag angenommen wird, werden, wenn alles glatt geht, mindestens doch noch zwei Jahre vergehen und inzwischen wird gar nichts geschehen. Und dann ist es noch nicht einmal sicher, dass das Gesetz angenommen wird und ob man nicht wieder vorn anfangen muss. Dann müssten auch erst noch die Mittel beschafft werden. Ich glaube deshalb, es schneidet sich der verehrte Herr Kollega Huber selbst ins Fleisch, wenn er sagt: ich will nun einfach eine bestimmte Regel, jedenfalls die Hälfte haben, nur damit gebe ich mich zufrieden. Ich glaube, Klugheit und Interesse gebieten, dem andern System zuzustimmen und in der nächsten Woche das Postulat, das die Zolltarifkommission vorschlägt, anzunehmen.

Ausserdem steht in der Bundesverfassung ein Beitrag des Bundes auch an die Gotthardstrasse, wenn ich nicht irre. Auf eines möchte ich auch noch hinweisen und fragen: hat nicht die Gotthardbahn die Gotthardstrasse und damit auch den Strassenunterhalt ganz

wesentlich entlastet? Ich erinnere mich noch an die schönen Gesänge, die man vom «letzten Postillon vom Gotthard» hat hören können, schon in meiner Jugendzeit. Ich glaube, es ist also dargetan, dass eine ganz wesentliche Entlastung der Gotthardstrasse stattgefunden hat, dass es also nicht ganz richtig ist, zu sagen, durch die Automobile wurde die Gotthardstrasse in einer Art und Weise in Anspruch genommen, für die sie gar nicht gebaut worden. Ich komme übrigens auf den Gedanken zurück, den ich eingangs unserer heutigen Debatte ausgeführt habe: Ja, kommen denn die Automobile über den Gotthard zum Vergnügen und Vorteil des Bundesrates in Bern oder nicht vielmehr im Interesse und zum Nutzen auch der dortigen Bevölkerung, der dortigen Hotellerie z. B.? Mir scheint also, man dürfte endlich einsehen, dass es sich um Dinge handelt, die der Gemeinsamkeit dienen, dem gesamten Lande, die also nicht nur von einem bestimmten Gesichtspunkte aus betrachtet werden können, als würde das moderne Vehikel etwas ganz Unnützlich und absolut Schädliches sein.

Ich bitte Sie, im Prinzip dem andern System zuzustimmen und vor allem den Antrag von Herrn Ständerat Huber abzulehnen. Auch aus dem Grunde, weil über die Art der Beschaffung der Mittel, über die Höhe der Kosten, über das Prinzip selber gar keine Unterlagen, noch gar keine Vorarbeiten vorliegen. Wir wissen gar nicht, was wir da beschliessen würden. Wir sollten im allgemeinen uns besonders in unserem Rate daran gewöhnen, Beschlüsse von grosser finanzieller Tragweite doch sehr ernstlich zu erwägen und alle Voraussetzungen und Unterlagen, die dazu nötig sind, zu besitzen.

Ich schlage Ihnen vor, den Antrag der Kommission anzunehmen, wie er Ihnen vorliegt. Ich gestehe, ich bin auch nicht totunglücklich, wenn Sie das zweite Alinea des ursprünglichen Vorschlages aufnehmen, meinestwegen sogar noch ergänzt durch die Programmpunkte von Herrn Loretan, weil ich mir sage, das ist bonnet blanc et blanc bonnet. Was dann später sein soll, wird doch noch definitiv bestimmt werden, wenn einmal wirklich etwas Konkretes kommt.

M. le Président: Nous sommes en présence des propositions suivantes, aux art. 64 et 64bis que j'associerai pour la votation comme pour la discussion. Il y a d'abord la proposition de la commission, puis celle de M. Béguin qui tend à supprimer le second alinéa de l'art. 64bis. Ensuite la proposition de M. Wirz demandant à reprendre l'art. 64bis comme le prévoit le projet du Conseil fédéral. Puis il y a l'amendement de M. le Conseiller aux Etats Loretan tendant à introduire au second alinéa de l'art. 64bis une nouvelle rédaction. Enfin, il y a la proposition de M. le Conseiller aux Etats Huber.

Pour la votation, je vous propose tout d'abord et à titre éventuel de vous prononcer sur la proposition de M. le Conseiller aux Etats Huber. Si elle est admise elle pourra être introduite soit à l'article tel qu'il est prévu par la commission, soit à l'article prévu par la proposition de M. Wirz.

Puis ensuite nous voterons, à titre éventuel sur la proposition de M. Loretan qui est un amendement à la proposition de M. Wirz.

Le résultat de cette votation, sera opposé au projet de la commission, c'est à dire que la proposition de M. Wirz modifiée ou maintenue suivant la propo-

sition de M. Loretan sera opposée à la proposition de la la commission que vous avez sous les yeux.

Enfin si c'est la proposition de la commission qui passe, nous soumettrons la proposition de M. Béguin qui est en somme une modification à la proposition de la commission. Etes-vous d'accord avec ce mode de faire?

Baumann: Ich bin mit allem einverstanden, nur in einem Punkte nicht. Ich würde es als richtiger erachten, wenn man den Antrag des Herrn Béguin als Eventualantrag zum Antrag der Kommission aufnehmen und das, was herauskommt, Antrag des Bundesrates und Antrag der Kommission, einander gegenüberstellen würde.

M. Béguin: J'ai présenté une proposition principale indépendante de tous les amendements qui ont suivi. Nous avons deux textes. Pour que le conseil se prononce en connaissance de cause, il est désirable qu'il se prononce sur ma proposition au point de vue du principe et non pas à titre éventuel.

Bundesrat Häberlin: Ich halte die Bemerkung von Herrn Béguin auch für richtig. Sein Antrag ist unabhängig. Es wurde gesagt, wenn der Antrag der Kommission angenommen wird, dann schreitet man zur Abstimmung über den Antrag Béguin. Auch wenn der Antrag Wirz angenommen wird, muss das geschehen.

Loretan: Der Herr Präsident hat vergessen zu erwähnen, dass ich zu Art. 64 beantragt habe, Ziff. 5, die die Steuerbefreiung für eidgenössische Automobile vorsieht, zu streichen.

M. le Président: Je regrette beaucoup que M. Loretan n'ait pas déposé cette proposition par écrit, parce qu'elle a échappé à tous les membres du Bureau.

M. Loretan: Je la maintiens quand même.

M. le Président: Cette proposition qui a été développée mais non pas déposée consisterait à supprimer le cinquième alinéa de l'art. 64, texte de la commission.

Si vous êtes d'accord nous mettrons d'abord aux voix la proposition de M. Loretan.

Nous reprenons le mode de votation.

Aucune autre proposition n'est faite.

Est-ce que M. Baumann maintient sa proposition?

Baumann: Ich bin einverstanden.

Abstimmung. — Votation.

Art. 64.

Für den Antrag Loretan (Streichung von Abs. 5.)	5 Stimmen
Dagegen	23 Stimmen

Art. 64 bis.

Für den Antrag Huber-Uri	3 Stimmen
Dagegen	29 Stimmen

Eventuell: — Eventuellement:

Für den Antrag Loretan	17 Stimmen
Dagegen	16 Stimmen

Für den Antrag Béguin	16 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	17 Stimmen

Definitiv. — Definitivement.

Für den Antrag der Kommission 17 Stimmen
 Für den Antrag Wirz-Loretan 18 Stimmen

Art. 65.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Art. 65 ist in unserer ersten Vorlage zur gegenwärtigen Beratung behandelt. Es sind dort die drei Konkordate vom 13. Juni 1904, 7. April 1914 und 29. Dezember 1921 redaktionell eingefügt worden. Der Artikel kann so bleiben.

Angenommen. — *Adopté.*

Böhi: Ich beantrage, auf Art. 35 zurückzukommen und ihm folgende Fassung zu geben:

«Klagen aus dem gegenwärtigen Gesetze können beim Gerichte des Wohnortes des Haftpflichtigen oder beim Gerichte des Ortes, an dem sich der Unfall ereignet hat, angebracht werden».

Der Antrag wurde bereits in der Dezembersession den Mitgliedern des Rates ausgeteilt; ich habe ihn auch damals schon begründet, freilich mehr nur vom Stande der Zweckmässigkeit als vom Standpunkte seiner Verfassungsmässigkeit aus.

Ueber die Zweckmässigkeit meines Antrages glaube ich heute nicht mehr viele Worte verlieren zu müssen. Ich hebe nur zwei praktische Erwägungen hervor, die für den Antrag sprechen.

1. Es leuchtet jedermann ohne weiteres ein, dass das Beweisverfahren zur Feststellung des Tatbestandes einer Schadenersatzklage aus Automobilhaftpflicht am Orte des Unfalles durchgeführt werden muss: hier sind die Zeugen einzuvernehmen; hier nur kann das Gericht nötigenfalls einem Augenschein stattgeben. Das Einfachste und Natürlichste aber ist, dass das Gericht des Unfallortes, nicht das Gericht des Wohnortes des Beklagten, das vielleicht vom Unfallorte sehr weit entfernt ist, möglicherweise sogar einem andern Sprachgebiete angehört, die Zeugen abhört, den Augenschein vornimmt, überhaupt das Beweisverfahren durchführt. Das Natürliche ist auch, dass das Gericht des Unfallortes, gestützt auf das Beweisergebnis, dann auch die Klage materiell beurteilt und nicht etwa bloss dem Gerichte des Wohnortes des Beklagten bei der Durchführung des Beweisverfahrens im Wege der requisitorischen Zeugeneinvernahme Rechtshilfe leistet. Das beweiserhebende Gericht wäre nach meinem Antrage zugleich urteilendes Gericht. Das ist ein Gesichtspunkt.

2. Es ist in der Wissenschaft unbestritten wie auch in der bundesrechtlichen Judikatur anerkannt, dass, wenn mit der zivilrechtlichen Haftung des Automobilisten zugleich eine strafbare Handlung wie Tötung, Körperverletzung, Sachbeschädigung konkurriert, der Zivilanspruch im Wege der Adhäsion mit der Strafklage am forum delicti commissi, d. h. am Unfallorte, geltend gemacht werden kann. Würde nach Entwurf für die blosser Zivilklage nur der Gerichtsstand des Wohnortes des Beklagten vorgesehen, so besteht für den Automobilisten die Gefahr, dass der Kläger, nur um den Gerichtsstand an den Unfallort verschieben zu können, gegen den Haftpflichtigen eine Strafklage anhebt, während er dies nicht tätet, wenn er nach meinem Antrage den zivilrechtlichen Schadenersatzanspruch selbständig, d. h.

ohne ihn mit einer Strafklage verbinden zu müssen, beim Gerichte des Unfallortes einklagen könnte.

Diese beiden Erwägungen sprechen vom Standpunkte der Rechtspflege und der Rechtsverfolgung aus in hohem Masse für die Zulassung des Gerichtsstandes des Unfallortes.

Wie steht es aber mit der Verfassungsmässigkeit des Gerichtsstandes? Ist er mit Art. 59 der Bundesverfassung vereinbar? Leider kann ich die Frage nicht so rund und nett bejahen, wie ich es gerne tun möchte. Ich kann nur sagen: Dieser Gerichtsstand ist mit Art. 59 der Bundesverfassung so gut und so schlecht vereinbar wie andere bundesgesetzlich vorgesehene Spezialgerichtsstände.

Ich erinnere an Art. 312 des Zivilgesetzbuches. Dieser Artikel bestimmt: «Die Vaterschaftsklage ist beim Richter am schweizerischen Wohnsitze der klagenden Partei zur Zeit der Geburt oder am Wohnsitze des Beklagten zur Zeit der Klage anzubringen».

Die auf blosser Vermögensleistungen, Alimente, gerichtete Vaterschaftsklage wurde — im Gegensatz zur Klage auf Erlangung des Familienstandes des ausserehelichen Vaters — von jeher als persönliche Ansprache behandelt. Das sagt auch Burckhardt in seinem Kommentar zur Bundesverfassung, Art. 59, Seite 569. Solche Vaterschaftsklagen würden also auch unter Art. 59 der Bundesverfassung fallen, könnten also nur vor dem Richter des Wohnortes des Beklagten angehoben werden. Trotzdem hat das Zivilgesetzbuch in Art. 312 einen wahlweisen, alternativen Gerichtsstand festgesetzt. Was aber im Zivilgesetzbuch zulässig war, wird man im vorliegenden Falle nicht als unzulässig, d. h. verfassungswidrig, erklären können oder müssen.

Es darf wohl auch darauf hingewiesen werden, dass Art. 59 der Bundesverfassung gewiss in erster Linie Forderungen im Auge haben dürfte, die auf vertraglichen Verhältnissen beruhen. Beim Abschluss eines Vertrages weiss jeder Kontrahent vornehmlich, dass er den andern an seinem Wohnorte belangen muss. Für solche Verhältnisse ist der Grundsatz des Art. 59 der Bundesverfassung ohne weiteres gerechtfertigt, ich möchte sagen selbstverständlich, für solche Verhältnisse vor allem ist der Grundsatz in die Bundesverfassung aufgenommen worden.

Anders liegt die Sache bei Forderungen aus unerlaubten Handlungen im allgemeinen und aus Automobilunfällen im besonderen. Für solche Forderungen erschiene als «natürlicher» Gerichtsstand viel eher der Gerichtsstand des Begehungsortes als der Gerichtsstand des Wohnsitzes des Beklagten.

Auch Burckhardt gibt in seinem Kommentar zu Art. 59 der Bundesverfassung einer ähnlichen Ansicht Ausdruck. Er sagt auf Seite 568:

«Oft würde die Billigkeit erheischen, dass der Urheber einer unerlaubten Handlung am Begehungsort zivilrechtlich belangbar sei; man denke an einen unvorsichtigen Automobilfahrer. Den Gerichtsstand des Begehungsortes bei jeder Klage aus unerlaubter Handlung anzunehmen, geht indessen kaum an wegen der Unbestimmtheit des Begriffes des Begehungsortes sowohl als wegen des weiten Anwendungsgebietes der Klage; unter Umständen wird ein gesetzliches Retentionsrecht helfen (vgl. O. R. Art. 57)».

Hienach würde Burckhardt, wie mir scheint, ganz allgemein einen Gerichtsstand des Begehungsortes

für Zivilklagen aus unerlaubten Handlungen — er nennt sogar speziell den unvorsichtigen Automobilfahrer — als billig und als verfassungsmässig zulässig betrachten; er äussert gegen einen solchen Gerichtsstand nur ein Bedenken mehr tatsächlicher als rechtlicher Natur, nämlich die Unbestimmtheit des Begriffes des Begehungsortes und des weiten Anwendungsgebietes der Klage. Dieses Bedenken mag bei andern unerlaubten Handlungen mehr oder weniger begründet sein; bei Automobilunfällen fällt dasselbe völlig ausser Betracht. Der Ort eines Automobilunfalles ist stets mit Sicherheit feststellbar; er ist ja häufig genug durch Blut und Trümmer, Beschädigungen des Strassenkörpers, von Telephonstangen, Gartenzäunen und so fort, gekennzeichnet. Auch das Anwendungsgebiet für Zivilklagen aus Automobilunfällen ist keineswegs unbestimmt, sondern scharf abgegrenzt und für jedermann erkennbar. Das einzige Bedenken, das Burckhardt gegen den Gerichtsstand des Begehungsortes namhaft macht, besteht also für Automobilunfälle nicht.

Zusammenfassend sage ich: Für meinen Antrag sprechen zwei sehr gewichtige Zweckmässigkeitsgründe: 1. es sollte der beweishebende Richter auch urteilender Richter sein, und 2. es soll der Automobilist nicht deshalb allein den Nachteilen einer Strafklage ausgesetzt werden, weil der Geschädigte ohne den von mir beantragten Spezialgerichtsstand nur auf dem Wege der Strafklage den Gerichtsstand für die Zivilklage an den Unfallort zu verlegen vermag.

Mit Art. 59 der Bundesverfassung ist der von mir beantragte wahlweise Gerichtsstand nicht weniger vereinbar — ich will mich behutsam ausdrücken — als andere bundesgesetzlich vorgesehene Spezialgerichtsstände, und deshalb beantrage ich Annahme meines Antrages, sei es sofort, sei es nach vorheriger genauere Prüfung durch die Kommission, wenn eine solche bisher noch nicht stattgefunden haben sollte.

Böhi, Berichterstatter der Kommission: Vor allem möchte ich Ihnen meinerseits beantragen, die Frage nicht an die Kommission zurückzuweisen. Wir haben in der Kommission auch über die Sache gesprochen und «unter Auguren» war man darüber einig, dass der Antrag nicht akzeptabel wäre. Einen Entscheid hat aber die Kommission nicht gefasst. Aber ich glaube, wir sollten die Vorlage nun zum Schlusse führen und wir können über die Doktorfrage der Anwendung des Art. 59 der Bundesverfassung heute unsere Entscheidung fällen; umso eher als ja auch noch der Nationalrat darüber sprechen wird.

In der Sache selbst bitte ich Sie, den Antrag Böhi abzulehnen, so gut er gemeint ist. Das Justizdepartement hat sich über die Frage auch vernehmen lassen, und nachdem es einige praktische Gesichtspunkte anerkannt hat, die vielleicht eine Aenderung der Verfassung wünschbar erscheinen lassen, hat es sich folgendermassen ausgesprochen.

«Dagegen, also gegen den Gerichtsstand des Unfallortes, spricht die Frage der Verfassung. Tatsächlich hat auch der Verfassungsgedanke etwas für sich. Im einen wie im andern Falle wird eine Präsuntion verfochten. Der Gerichtsstand des Art. 59 Bundesverfassung geht von der Präsuntion aus, dass der Kläger Unrecht habe, und dass dem Beklagten die Vorteile der Kenntnis seiner Persönlichkeit und der bei ihm zu Hause gültigen Rechtsanschauung gewahrt werden

müssen. Nach Vorschlag Böhi wird vorausgesetzt, der Beklagte sei eher im Unrecht, bestreite frivol den Anspruch. Man will dem Kläger nicht zumuten, vor eine ganz fremde Jurisdiktion zu gehen.

Praktisch wird sich die Präsuntion nicht sowohl auf die Frage beziehen, ob der Kläger oder der Beklagte ganz Recht oder ganz Unrecht hat mit dem Anspruch und seiner Bestreitung, sondern, da meistens gütliche Verhandlungen zwischen Versicherungsgesellschaft und Geschädigtem vorausgehen, ob überfordert oder unterboten wird. Nun ist es mindestens so häufig der Fall, dass überfordert als dass unterboten wird. Die Garantie für eine richtige Einschätzung des Beklagten ist an seinem Wohnorte eher gegeben. Die Atmosphäre des beklagtes Wohnsitzforums ist eher eine leidenschaftslose als diejenige des Unfallortes, es sei denn, dass der Beklagte an seinem Wohnorte selbst als rücksichtsloser Fahrer bekannt ist, in welchem Falle dieses Forum aber auch dem Kläger günstig wäre. Das weitere Gegenargument, dass das Forum des Unfallortes zwar vielleicht häufig aber durchaus nicht immer mit dem Wohnortsforum des Klägers zusammenfällt, also eventuell für beide Parteien unpraktisch wäre, wird dadurch entwertet, dass es ja nur fakultativ sein soll.

Da wir, abgesehen von den Verfassungsbedenken über die wir uns bereits in einem früheren Gutachten geäussert haben, mit dem fakultativen Forum des Unfallortes sympathisieren, überlassen wir die Auseinandersetzung mit der Verfassung den Räten.»

Für mich ist nun gar kein Zweifel und für mich gibt es kein Deuteln und Wenden, dass der Zivilanspruch, aus einem Automobilunfall ein persönlicher Anspruch im Sinne des Art. 59 der Bundesverfassung ist. Und ich betrachte die Bundesverfassung als das obere Gesetz. Sie ist der Wille des Volkes und der Kantone.

Nun haben wir die Verpflichtung übernommen, sie zu halten. Für mich also ist klar, dass vom Art. 59 der Bundesverfassung nicht abgewichen werden kann, selbst wenn man es für praktisch erachten würde, hier davon abgehen zu können. Der Art. 59 ist auch eine Folge der Gerichtsorganisation und der Zersplitterung des Zivilprozesses in der Schweiz. Er war seinerzeit eine Errungenschaft gegenüber dieser Zersplitterung. Wenn wir einmal so weit sind, dass die Zivilprozessordnung einheitlich geschaffen werden kann, so glaube ich, würde der Antrag des Herrn Kollegen Böhi den praktischen Bedürfnissen entsprechen können. Solange das nicht ist, solange hat auch Art. 59 seinen Sinn und Geist. Aus den nämlichen Verhältnissen heraus fliesst ja auch die Bestimmung unseres Zivilrechtes, bzw. unseres öffentlichen Rechtes, dass der Schweizer nur ein Domizil haben könne. Damit hängt auch die Bestimmung des Art. 59 zusammen. Andere Gesetzgebungen, die eine einheitliche Zivilprozessorganisation haben, haben verschiedene Domizile und verschiedene Form. Es kann dort unter Umständen am Entstehungsorte der Forderungen, am Erfüllungsorte usw. geklagt werden. Wir in der Schweiz sind, vermöge der politischen Gestaltung an unsere Verfassung gebunden. Es ist meines Erachtens auch Art. 312 des Zivilgesetzbuches gar nicht geeignet, hier eine Ausnahme zu begründen. Dort handelt es sich in erster Linie um die Vaterschaft um eine nicht rein persönliche Forderung; die persönlichen Forderungen sind nur die Folgen davon,

ähnlich wie die Strafklage bzw. die Verurteilung, unter Umständen die zivilrechtlichen Folgen nach sich zieht. Also kann das nicht als Ausnahme bezeichnet werden. Wenn es eine Ausnahme wäre, so würde ich es bedauern, wenn wir so weiterfahren würden, wenn wir einfach damit den Art. 59 aufgäben. Für mich ist es ausserordentlich klar, dass der Gerichtsstand für eine Forderung aus einem Fuhrwerkunfall verfassungsmässig derjenige des Beklagten ist, gleichgültig, ob am Wagen ein Paar Pferde zogen, oder ob ein Benzinmotor den Wagen getrieben hat. Wenn wir uns offen und klar an die Verfassung halten, gibt es da gar kein Wenn und Aber. Ich weiss ja, wir leben in der Zeit der Revolutionen von oben und es wäre meines Erachtens dieses Abweichen von der Verfassung so etwas wie eine kleine Revolution. Ich möchte da den Anfängen wehren. Ich könnte es nicht über mich bringen, von dem Artikel abzuweichen.

Im übrigen sind die praktischen Vorteile und Nachteile auch nicht so gross, wie man meint. Der Richter des Unfallortes kann sofort am gleichen Tag angerufen werden. Es darf ihm nicht das Misstrauen entgegengebracht werden, als würde er nicht objektiv den Tatbestand feststellen. Regelmässig findet auch nicht nur eine zivilrechtliche Feststellung statt, wo Leib und Leben geschädigt worden ist, sondern sofort auch eine polizeiliche Erhebung. Der Tatbestand wird, soweit er überhaupt festgestellt werden kann, sofort ermittelt und es kann jeder Richter im ganzen Lande herum darüber entscheiden. Und schliesslich: wo wird denn regelmässig endgültig entschieden? Etwa in Arbon oder in Echallens oder in Lugano? Gewiss nicht; der endgültige Entscheid fällt in Lausanne, ganz weit entfernt vom Unfallort. Deshalb haben wir nach meiner Ueberzeugung auch keinen praktischen Grund, einen Einbruch in die Verfassung zu tun. Die Möglichkeit, den Augenschein vorzunehmen, ist heute viel grösser als zu den Zeiten, als man über diese Gerichtsstandsfragen verhandelt hat.

Ich würde es ausserordentlich bedauern, wenn man vom geraden Weg der Verfassung abginge.

Dagegen bin ich gerne jederzeit bereit zu helfen, die Voraussetzungen für die Aenderung des ganzen Systems zu schaffen. Ich habe heute schon ausgeführt, dass das jetzt hier nicht angeht. Mir persönlich ist es sehr klar, dass wir nicht können, selbst wenn wir den Wunsch dazu hätten. Wir müssen, glaube ich, je länger, je mehr wieder ängstlich werden in bezug auf die Verfassung. Ich weiss ja, es gibt Kantone, wo die Verfassungsänderungen eben leicht sind. Herr Kollega Böhi gehört einem solchen Kanton an. Dort ist die Instanz die nämliche für die Verfassungsänderung wie für die Aenderung des Gesetzes, nämlich der Grosse Rat und das Volk mit dem obligatorischen Referendum. Da ist es eigentlich fast gleichgültig, ob man im Gesetz die Verfassungsänderung beschliesse oder nicht. Im Bund dagegen ist es anders. Hier handelt es sich um eine Bestimmung, die einerseits feierlich durch das Volk und durch die Kantone anderseits geschaffen worden ist. Wir dürfen nicht im Wege der Gesetzgebung das obere Gesetz, die Verfassung, antasten, sondern wir müssen sie halten. So wohlklingend übrigens die Ideen sind, so wenig gross ist die praktische Bedeutung. Jedenfalls ist keine Not vorhanden, vom Gebote abzuweichen. Wollen Sie das aber, so machen Sie eine allgemeine

Verfassungsbestimmung, wonach für Schadenersatz aus unerlaubter Handlung der Gerichtsstand beim Tatort gegeben sei. A la bonne heure! Das werden Sie aber nicht wollen. Bloss der Umstand, dass die Forderung im Zusammenhang ist mit einer besondern Art Fahrzeug, gibt keinen Grund, alzuweichen von der gebotenen Regel, deren Einhaltung feierlich übernommene Pflicht ist.

M. Bertoni: J'ai peut-être tort de prendre la parole sur cette question soulevée par notre collègue M. Böhy sans m'être spécialement préparé. Mais je dois tout de même intervenir pour appuyer de toutes mes forces cette proposition. J'ai toujours été d'avis que l'art. 49 de la Constitution fédérale est allé beaucoup trop loin dans l'application du principe de la garantie du for du domicile du défendeur et que la jurisprudence du Tribunal fédéral s'est un peu trop strictement tenue au texte littéral de cet article. Je rappelle à vos souvenirs le mémorable rapport présenté aux juristes suisses par M. Jules Roguin père sur l'art. 59 de la Constitution fédérale, alors que cet article venait d'entrer en vigueur. Ce mémoire constatait toute la série d'inconvénients soulevés par cet article, inconvénients d'ordre pratique, inconsequences d'ordre théorique. Il concluait: Dura lex, sed lex.

Malheureusement le législateur (ou le constituant) s'était exprimé dans un certain sens; il n'y avait pas de manière d'en sortir, si ce n'était par une revision de la Constitution fédérale, c'est-à-dire par un moyen contre lequel tout le monde s'élevait. Cela s'explique par le fait qu'à cette époque on était encore dominé, en matière d'interprétation des lois, par les principes de la codification française du temps de Napoléon. On croyait alors devoir nier aux juges le droit d'interpréter les textes. On proclamait le principe que le texte était infaillible et qu'il n'était pas possible que le code napoléonien ait laissé quelque chose d'imprévu. Si une solution ne se trouvait pas dans le code, il fallait la trouver quand même et si on ne la trouvait pas, on l'inventait par le système de l'interprétation historique, c'est-à-dire on recherchait quelle avait été la volonté du législateur, dans quelle contingence le législateur (ou le constituant) s'était exprimé de telle ou telle façon. On n'admettait pas qu'un changement de contingence pût avoir la moindre influence sur l'interprétation des textes.

Or, la doctrine n'en est plus au même point. Déjà par le code civil suisse nous avons complètement renié le système français de l'interprétation des lois. Nous avons donné aux juges beaucoup plus de liberté, d'élasticité, d'espace. Il en est de même dans les pays qui n'ont pas changé leur législation, en France par exemple, pays même de la codification napoléonienne. Vous pouvez trouver dans l'introduction au Commentaire du code civil de V. Rossel l'exposé historique concernant la façon dont la France a résolu le problème de la mise en accord du code napoléonien de 1803 au commencement de ce siècle. On trouvait alors qu'un code civil datant d'un siècle était pourtant un peu vieillot et pouvant être contraire aux intérêts de la France. La France, qui se trouvait au milieu de pays ayant des législations plus modernes, devait réformer son code napoléonien de façon à le mettre en accord avec les exigences de la vie contemporaine.

Qu'a fait la France? Sans toucher une ligne à ses lois ni aux dispositions générales du Code de Na-

poléon, elle a modifié le principe de l'interprétation dans le sens qu'il ne suffit plus de voir ce que le législateur a pu vouloir, à la fin du 18^{me} ou au commencement du 19^{me} siècle, mais qu'il faut interpréter la loi de manière qu'elle puisse encore remplir sa fonction sociale dans l'époque où nous vivons.

C'est pourquoi alors, on a abandonné l'idée de réformer le Code de Napoléon, mais on a adopté le système de l'interprétation pour l'avenir et non pas seulement de l'interprétation en arrière. On a dit: Les textes demeurent les mêmes, seulement ils sont vus par d'autres yeux, ils sont lus par une autre génération, ils sont interprétés d'après les besoins et d'après les contingences de l'époque nouvelle.

Or, je me demande si nous ne pouvons pas, vis-à-vis de la Constitution fédérale, vis-à-vis particulièrement de l'art. 59, adopter un système d'interprétation tel qu'il apparaît à l'esprit de notre collègue M. Böhi.

Reportons-nous, Messieurs, à l'époque où fut sanctionné ce fameux art. 59. Cet article est un document, un monument de l'état de méfiance qui régnait alors entre les cantons, déterminé par les fameuses querelles d'ordre confessionnel qui avaient dominé trois quarts du siècle.

Eh bien, les circonstances sont-elles encore les mêmes? Depuis lors, nous avons unifié notre droit civil et nous avons donné à la Confédération la possibilité d'unifier le droit pénal. Dira-t-on encore que l'on puisse être tellement méfiant de la juridiction d'un canton voisin pour ne pas pouvoir lui faire crédit de juger impartialement d'un accident d'automobile?

Mais, il y aurait là une contradiction formidable entre cette manière d'interpréter l'art. 59 et le fait d'avoir unifié le droit civil et de vouloir unifier le droit pénal.

C'est pourquoi je crois qu'on ferait bien de saisir l'occasion qui nous est présentée pour exprimer l'opinion des Chambres fédérales dans le sens que les textes de l'art. 59 doivent être interprétés d'une façon plus libérale, disons le mot, c'est-à-dire dans le sens qu'il n'est pas contraire à la Constitution fédérale d'instituer un for alternatif dans un cas aussi typique que celui que nous venons d'indiquer.

Mais, Messieurs, la circonstance qui vient de nous être indiquée par notre collègue M. Böhi, est suggestive. Oui, il faut poursuivre le défendeur dans le canton de son domicile; toutefois il a y une échappatoire à cette garantie de la Constitution fédérale: C'est de porter une plainte pénale et alors, voilà qu'on sort d'une situation malaisée par une solution malhonnête à la fin, mais qui est conforme à la loi. Eh bien, n'est-il pas préférable d'affirmer la volonté des Chambres de donner à ce texte de l'art. 59 une interprétation plus large? Ce serait une «interprétation authentique», avec toutes les conséquences générale. C'est pourquoi je vous recommande, Messieurs, de faire bon accueil à l'amendement présenté par notre collègue M. Böhi.

Isler: Ich bewege mich in diesem Falle auf den Wegen des Herrn Bertoni und kann für mich ohne Bedenken dem Antrag Böhi zustimmen. Zunächst möchte ich es doch als unrichtig bezeichnen, dass Art. 59 unserer Verfassung für das ganze Gebiet der Schweiz gelte; er gilt nur zwischen den Kantonen. Das ist von jeher so angesehen worden. Innerhalb seines Gebietes selbst ist jeder Kanton frei, in seinen

Zivilprozessgesetzen von Art. 59 der Bundesverfassung in besondern Fällen abzuweichen. Das Bundesrecht schreitet dagegen nicht ein.

Und ebenso ist unrichtig, dass ein Schweizerbürger oder Einwohner der Schweiz nur ein gerichtliches Domizil haben könne; er kann deren mehrere haben; wenn er in einem andern als in seinem Wohnkanton eine Geschäftsniederlassung hat, so kann er für Klagen aus diesem Geschäftsbetrieb im Kanton des Geschäftsbetriebes belangt werden.

Aber weiter — und deshalb habe ich das Wort ergriffen: Beachten Sie die Rolle, die die Automobile in unserem Transportverkehr mehr und mehr spielen. Sie sind Konkurrenten der Eisenbahn, bald eine grosse Transporteinrichtung neben ihr. Wie aber hat man in bezug auf das Prozessdomizil, gegenüber Art. 59 der Bundesverfassung, die Eisenbahn behandelt? Von Anfang an ist man hier vom Art. 59 abgegangen und hat denen, die gegen sie Klage zu führen haben, gestattet, die Klage in ihrem, dem Klägerkanton anzuheben. Das wurde von allem Anfang an so gehalten, die Eisenbahngesetze haben es so angeordnet, und auch die Bundesbahnen haben es so übernehmen müssen. Es hat sich bei uns derart eingelebt, dass sich niemand daran stösst. Da man es als natürlich und selbstverständlich betrachtet, wenn die Eisenbahn jemand überfährt, sie an dem Ort belangt werden kann, wo das Unglück sich ereignet hat, wie soll dasselbe verfassungswidrig sein, sobald man es auf die Automobile überträgt? Dazu kommt, dass das menschliche Empfinden bei solchem Unglück verlangt, dass man dem Betroffenen den Zutritt zu den Gerichten erleichtert, nicht dem, der es anstellt, seine Weigerung, Rede zu stehen, auch wenn er daran unschuldig ist. Man sagt sich, dass sich der Verunglückte an seinem Wohnort soll an den Richter wenden können und nicht unter Umständen in einem fremden Sprachgebiet sich an Anwälte und Mittelspersonen wenden muss, die er nicht kennt. Das ist eine natürliche Empfindung und wenn wir sie haben, dann ist es, meine ich, auch richtig, wenn man ihr entspricht. Wir wollen ja nicht sagen, es muss dort geklagt werden; sondern der Verletzte soll die Wahl haben, da zu klagen, wo es ihm leichter wird. Deshalb stimme auch ich zu dem Antrag Böhi.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag Böhi	23 Stimmen
Dagegen	13 Stimmen

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich möchte Ihnen nur noch eine Mitteilung machen. In letzter Stunde ist vom Radfahrerbund an das Departement und an den Sprechenden eine Mitteilung gelangt, dass auf seiten der Radfahrerorganisationen mit Ausnahme einer Verbindung Einigkeit über die obligatorische Versicherung bestände und über die Uebernahme eines Strassenbeitrages von 2 Fr. per Jahr in der Meinung, dass das Kontrollschild abgeschafft und durch die Plaque ersetzt werde. Leider ist diese Eingabe erst gestern gekommen, also nicht mehr rechtzeitig für unsere Beratung. Es war nicht mehr möglich, beim Stande der Beratung, ihr hierorts Folge zu geben; das würde Vorberatungen zur Voraussetzung gehabt haben. Ich möchte Ihnen nur mitteilen, dass ich im Einklang mit dem Vorsteher des Justizdepartementes darauf verzichte, ein Zu-

rückkommen in dieser Sache zu beantragen, in der Meinung, dass es Sache des Nationalrates sein wird, die Angelegenheit an die Hand zu nehmen nach dem Wunsche der Radfahrer, die vielleicht dann auch noch kompletter mit ihren Meinungen auftreten können.

Gesamtabstimmung. — *Votation sur l'ensemble.*

Für Annahme des Gesetzentwurfs 29 Stimmen
(Einstimmigkeit.)

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

Vormittagssitzung vom 2. April 1924.
Séance du matin du 2 avril 1924.

Vorsitz — Présidence: M. Simon.

1399. Aenderung und Ergänzung des Schuldbetreibungs- und Konkursgesetzes.

Modification et complément de la loi sur la poursuite pour dettes et la faillite.

Redaktionelle Bereinigung. — *Rédaction définitive.*

(Siehe Seite 232 des Jahrganges 1923. — Voir page 232 de l'année 1923.)

Scherer, Berichterstatter der Kommission: Die Redaktionskommission hat den deutschen und französischen Text des Bundesgesetzes betr. Abänderung und Ergänzung des Schuldbetreibungs- und Konkursgesetzes einer genauen Durchsicht unterzogen und ihn da und dort noch etwas ausgefeilt. Der Text liegt Ihnen gedruckt vor. Seit der ersten Sitzung der Redaktionskommission haben sich aber noch zwei Aenderungen an diesem gedruckten Texte als notwendig erwiesen. Nachdem der deutsche und französische Text festgesetzt waren, hat die Uebersetzung des Gesetzes in die italienische Sprache stattgefunden, an welcher Herr Kollege Bertoni mitgewirkt hat. Anlässlich dieser Uebersetzung ins Italienische hat sich nun herausgestellt, dass die französische Uebersetzung in zwei Punkten noch der Korrektur bedarf. Der Text, der Ihnen vorliegt, ist also lediglich für die deutsche Fassung endgültig, er bedarf hingegen in seiner französischen Fassung noch der Modifikation in zwei Punkten.

Es handelt sich zunächst um Art. 317 d, der von der Berufung gegen den Entscheid der Nachlassbehörde in Notstundungsangelegenheiten handelt. Im deutschen Text heisst es hier: « Wo eine obere kantonale Nachlassbehörde besteht, kann der Entscheid vom Schuldner und von jedem Gläubiger innerhalb

zehn Tagen nach erhaltener Mitteilungen an dieselbe weiter gezogen werden ». In der ersten französischen Uebersetzung war diese Bestimmung folgendermassen gefasst: « Dans les cantons qui ont institué deux instances en matière de concordat, la décision peut être portée par voie de recours, dans les dix jours dès sa communication, par le débiteur et par chacun des créanciers devant l'instance cantonale supérieure ». Wir schlagen Ihnen nun vor, diese Uebersetzung wie folgt zu modifizieren: « . . . la décision peut être déferée dans les dix jours dès sa communication, par le débiteur et par chacun des créanciers à l'instances cantonale supérieure ».

Die zweite Modifikation, die auf Anregung des Herrn Kollegen Bertoni vorgenommen werden soll, findet sich in Art. 317 m, Abs. 2, der den Widerruf der bewilligten Notstundung regelt. Es handelt sich dabei um die Bestimmung, dass auch die obere Nachlassbehörde nach Vornahme allfällig notwendiger Erhebungen auf Grund der Akten entscheidet. In der deutschen Fassung lautet die Bestimmung wie folgt: « Die Nachlassbehörde entscheidet nach Vornahme der allfällig noch notwendigen Erhebungen auf Grund der Akten, ebenso im Falle der Weiterziehung an die obere Nachlassbehörde ». Der ursprüngliche französische Text lautete folgendermassen: « L'autorité statue au vu du dossier, après avoir pris, le cas échéant, des informations complémentaires; l'autorité supérieure statue de même, en cas de recours, au vu du dossier ». Bei genauer Vergleichung der beiden Texte stellte sich die französische Uebersetzung insofern als ungenau heraus, als die Vornahme allfällig notwendiger Erhebungen durch die obere Instanz darin nicht berücksichtigt war. Wir sind deshalb in genauerer Anlehnung an den deutschen Text dazu gekommen, wie folgt zu redigieren: « L'autorité statue au vu du dossier, après avoir pris, le cas échéant, des informations complémentaires; l'autorité supérieure statue de même en cas de recours ».

Die Redaktionskommission beantragt Ihnen, die bereinigte Vorlage mit den beiden mitgeteilten Abänderungen anzunehmen.

Angenommen. — *Adopté.*

Schlussabstimmung. — *Votation finale.*

Für Annahme des Gesetzentwurfes 33 Stimmen
(Einstimmigkeit.)

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1924
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.03.1924
Date	
Data	
Seite	52-69
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 682

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Ständerat — Conseil des Etats

Stenographisches Bulletin der Bundesversammlung

Bulletin sténographique de l'Assemblée fédérale

Herbst - Session — 1925 — Session d'automne

13. Tagung der 26. Amtsdauer — 13^{me} session de la 26^e législature

Bezugspreis: In der Schweiz jährlich 12 Fr. ohne Postgebühr, im übrigen Postvereinsgebiet 16 Fr.

Bezug ausschliesslich durch das Sekretariat der Bundesversammlung.

Abonnements: Un an: Suisse 12 frs. (plus la finance d'abonnement par la poste ou de remboursement. Union postale 16 frs.

On s'abonne exclusivement auprès du Secrétariat de l'Assemblée fédérale.

Vormittagssitzung vom 22. September 1925.
Séance du matin du 22 septembre 1925.

Vorsitz — Présidence: Hr. *Andermatt*.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Siehe Jahrgang 1924, Seite 52 ff. — Voir année 1924, page 52 et suiv.

Beschluss des Nationalrates vom 4. Juni 1925.
Décision du Conseil national du 4 juin 1925.

Differenzen. — *Divergences.*

Bolli, Berichterstatter: Wenn es möglich wäre, das Automobilgesetz in beiden Räten noch in dieser Session zu erledigen, so daß das Traktandum nicht in die neue Amtsperiode hinübergebracht werden müßte, so wäre ganz gewiß der Sache ein großer Dienst geleistet. Ich bin deshalb dem verehrten Herrn Präsidenten dankbar, daß er der Kommission Gelegenheit gibt, so bald mit ihrem Referate vor Ihnen zu erscheinen. Wir können das Gesetz nun beförderlich hier behandeln, daß es noch rechtzeitig zur Behandlung in den anderen Rat hinübergehen kann.

Meine Herren, die Zahl der Differenzen, die Ihnen in dem gestern ausgeteilten Exemplar vor Augen getreten sind, ist nur scheinbar groß, materiell ist sie klein. Die wichtigste ist diejenige wegen der Haftpflicht des Halters. Es ist ja von neuem wieder eine Kundgebung an uns gelangt, die im Gegensatz steht zu den anderen aus den Kreisen der Motorlastwagenbesitzer; bezüglich der Haftpflicht nimmt sie einen ganz anderen Standpunkt ein. — Wir werden unsere Stellung dazu beim Art. 31 klarzulegen haben.

Im weiteren besteht eine Differenz wegen der Verjährung. Der Nationalrat hat die Frist, die wir auf zwei Jahre bestimmt hatten, auf ein Jahr festgesetzt. Dann kommt noch die Frage der Ueberanstrengung der Chauffeure, besonders die Entscheidung, ob darüber eine Verordnung zu postulieren sei. Dann noch einige andere, kleinere Punkte. Die Mehrzahl der Divergenzen, die Sie unter der Rubrik des Nationalrates finden, ist mehr ordnungsmäßiger und redaktioneller Natur. Es wird in vielen Punkten dann erst Sache der Redaktionskommission sein, wenn sie das ganze Gesetz mit der Fassung aller Artikel vor Augen haben wird, — zu sehen, ob und wie weit noch da und dort die redaktionelle Feile nötig ist.

Was die Kundgebungen anlangt, die an uns gelangt sind, so habe ich Ihnen bereits einige erwähnt. Im übrigen sind sie Ihnen alle bekannt.

Sie wissen auch, daß von gewisser Seite der Drohfinger des Referendums erhoben worden ist. Die Kommission hat sich damit nicht beschäftigt, und ich denke, wir werden uns auch im Rate nicht darüber aufhalten. Die Frage des Referendums wird uns nicht verhindern, in der ganzen Angelegenheit dasjenige zu tun, was wir für sachlich richtig halten und was unserer Ueberzeugung entspricht.

Eine Reihe von Wünschen, die an die Kommission gelangt sind, beschlägt auch nebensächlichere Dinge. Ich will nicht sagen unbedeutende, aber Dinge, die dann erst bei der Handhabung des Gesetzes berücksichtigt und zur Geltung gebracht werden können. So die Frage der Aerzte-Automobile, wo eine gewisse Ausnahme von den Geschwindigkeitsvorschriften postuliert wird. Dann eine neuere Eingabe an das Justiz-Departement vom 18. September, die vom Zentralvorstand des schweizerischen Samariterbundes ausgeht und die mir vorliegt. Sie wünscht als Ergänzung im Automobilgesetz, daß der Wagenführer zu verpflichten sei, auf seinem Fahrzeug besondere Verbandstoffe und Hilfsmittel mitzuführen, die für eine erste Hilfe nötig sind. Die Eingabe ist wohl veranlaßt durch die Betrachtung, daß in der letzten Zeit recht viele Automobilunfälle vorgekommen sind und daß es oft an der möglichst raschen Hilfe gefehlt haben mag. Soviel mir bekannt ist, wird dieser Vor-

sicht im eigenen Interesse von den Automobilisten selbst schon jetzt Rechnung getragen.

Ich halte es aber für möglich, daß solche und ähnliche Vorschriften in die Vollziehungsverordnung kommen, wenn sie nicht vernünftigerweise schon von den Automobilverbänden ihren Mitgliedern zur Pflicht gemacht werden.

Das sind die allgemeinen Bemerkungen, die ich zur Einleitung machen möchte. Ich habe auf große weitere Ausführungen verzichtet. Ich glaube, sie sind nicht nötig und nicht am Platze. Wir wollen lieber mit unserer Zeit sparen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen.
(Le Conseil passe sans opposition à la discussion des articles.)

Einzelberatung. — Discussion des articles.

Marginalien. — Marginaux.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Eine allererste Differenz ist halb redaktioneller, halb materieller Art. Wir hatten in unserem Entwurf zwei Neuerungen eingeführt. Die eine, die sich meines Erachtens sehr bewährt hat, besteht darin, daß wir den deutschen und den französischen Text nebeneinander gedruckt haben, sodaß beide Texte bei der Redaktion des Gesetzes schon zu überblicken waren. Sodann hatten wir statt der Marginalien Ueberschriften über die Artikel gesetzt und uns vorbehalten, im Gesetz dann diese Ueberschriften verschwinden zu lassen oder als Marginalien auf die Seite des Textes zu setzen. Die Gelehrten sind über den Nutzen der Marginalien nicht gleicher Meinung. Es gibt solche, die finden, sie seien schädlich. Namentlich werden sie als gefährlich empfunden, wo sie bestimmt sind, den Inhalt des ganzen Artikeltextes wiederzugeben. Denn dann entsteht der Streit, ob nicht das Marginale förmlich zum Gesetzestext gehört und zur Interpretation des Gesetzes herbeigezogen werden muß. Bei der Fassung der Ueberschriften sind wir hier nun allerdings davon ausgegangen, daß sie nur die Stichwörter zu geben haben. Das Marginale soll den Blick des Lesers auf den Inhalt lenken; dann kommt aber erst der Inhalt des danebenstehenden Gesetzes. So kann es nicht gefährlich sein und von einem Gegner auch nicht als anstößig empfunden werden. Wir kommen nun in die Lage, Ihnen die Aufnahme der Ueberschriften als Marginalien zu empfehlen. Der Nationalrat hat die Gelegenheit beim Schopfe genommen und den Beschluß gefaßt, die Ueberschriften sollen Marginalien werden. Die Kommission will dem Wunsche entsprechen und beantragt Ihnen also, die Bemerkung des Nationalrates, die auf der Vorlage oben links angebracht ist, — daß die Titel als Marginalien aufzufassen seien, und als solche in den Gesetzestext aufgenommen werden sollen — anzunehmen. Wir stimmen da zu im Sinne meiner Ausführungen.

Angenommen. — Adopté.

Titel. — Titre.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Nun kommt zunächst wiederum eine mehr redaktionelle Frage. Beim ersten Titel enthielt der Entwurf das Wort « Geltungsbereich ». Nun sagt der Nationalrat « Allgemeine Bestimmungen ». Die Berichtigung der Aenderung liegt darin, daß, wie Sie dann sehen werden, auf die Definition des Automobiles verzichtet wird und daß von einem eigentlichen Geltungsbereich dann in den weiteren Artikeln dieses Titels nicht die Rede ist, also kann nur noch von allgemeinen Bestimmungen gesprochen werden. Die Kommission beantragt Ihnen, diese Aenderung anzunehmen.

Angenommen. — Adopté.

Art. 1, Abs. 1.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Beim Art. 1 finden wir die folgenden Differenzen, die dann gegenseitig von einander abhängen: Es wird beantragt, die Definition des Automobiles sei wegzulassen. Die Aufnahme der Begriffsbestimmung des Automobiles war schon bei den Beratungen in der Kommission sehr umstritten. Man war wirklich sehr verschiedener Meinung, ob es richtig sei, eine solche aufzunehmen. Die Kommission will den Streit nicht fortsetzen, vielmehr dem Nationalrat zustimmen, der darauf verzichtet. Es sprechen viele Gründe dafür. Die Umschreibung kann sich namentlich angesichts der Entwicklung der Technik und der Bedürfnisse des Verkehrs auf diesem Gebiete als zu eng oder zu weit erweisen. Es muß ein gewisser Spielraum bleiben. Da nun der Bundesrat die Kompetenz erhalten soll, jeweilen über die Unterbringung einer Wagengattung unter den Begriff der Automobile die Entscheidung zu treffen, so wird es wohl besser sein, man läßt hier die Definition weg. Wir stimmen also in diesem Punkte zu.

Angenommen. — Adopté.

Abs. 2 und 3.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.
Randvermerk: « Sachlicher Geltungsbereich ».

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Die Konsequenz dieser Zustimmung ist nun die Annahme der Fassung des Nationalrates in diesem Artikel, nämlich Streichung des 2. Absatzes unserer Vorlage.

Aber hier sind wir nun mit dem Marginale nicht einverstanden. Sie sehen, wie unangenehm es ist, wenn große Kollegien über wesentlich redaktionelle Fragen diskutieren müssen. Wir haben in unserem 1. Artikel seinerzeit gesagt: «Begriff des Automobils». Da wir den Begriff wegfallen lassen, muß nun natürlich auch das Marginale geändert werden. Der Nationalrat hat nun «Erklärung gesetzlicher Ausdrücke» gesetzt. Die Kommission glaubt, daß dieses Marginale auch nicht passend sei. Erstens schon aus einem gewissen Schicklichkeitsgrunde: Wenn ein Gesetzgeber sein Gesetz damit beginnt, daß er seine gesetzlichen Ausdrücke erklären muß, so ist das ein Geständnis einer gewissen Verlegenheit. Schließlich ist die Erklärung gesetzlicher Ausdrücke eben wieder eine Art Definition, und das wollen wir ja nun also nicht. Wir würden Ihnen empfehlen, unserem Gedanken zuzustimmen, statt «Erklärung gesetzlicher Ausdrücke» zu sagen «sachlicher Geltungsbereich». Dann haben wir das getroffen, was der Artikel enthält.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 2.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Beim bisherigen Art. 2 sehen Sie, daß der Nationalrat nun dessen Inhalt als Al. 5bis dem Art. 1 beifügt. Es handelt sich um die bereits erwähnte Befugnis des Bundesrates zum Entscheide, ob eine neue Wagengattung unter die Automobile zu zählen ist. Daraus hatte der Entwurf einen besonderen Artikel gemacht.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 3, Al. 1.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Es handelt sich hier um die Entscheidung des Bundesrates über die Durchgangsstraßen. Hier hat im ersten Alinea der Nationalrat eine andere Redaktion gewählt, die im übrigen von derjenigen des Ständerates nicht wesentlich abweicht, sodaß wir zustimmen können.

Angenommen. — *Adopté.*

Al. 2.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Ebenso stimmen wir zu in Al. 2, wo der Nationalrat sagt: «Im übrigen sind die Kantone berechtigt, die Benutzung der Straßen zu untersagen oder zu beschränken». Wir haben von örtlichen oder zeitlichen Beschränkungen gesprochen; der Nationalrat verallgemeinert dies. Zu bemerken ist, daß der ursprüngliche Antrag des Bundesrates, wonach für solche Beschränkungen die bundesrätliche Zustimmung eingeholt werden soll, nun in Wegfall kommt. Es sind beide Räte darin einig, sodaß Art. 3, wenn Sie der Kommission zustimmen, nach Fassung des Nationalrates angenommen werden kann.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 4, Marginale.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Bei Art. 4 hat der Nationalrat das Marginale geändert. Anstatt «Fahrzeug und Führer» sagt er: «Arten der Ausweise». Wir stimmen zu.

Angenommen. — *Adopté.*

Al. 1.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Der Nationalrat streicht dann bezüglich der Erwähnung der ausstellenden Behörde die Worte «von der zuständigen Behörde». Materiell ist das keine Differenz, wir können auch da zustimmen.

Angenommen. — *Adopté.*

Schlußalinea.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Ebenso hat der Nationalrat das letzte Alinea des Art. 4 kürzer gefaßt. Wir beantragen, es so anzunehmen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 5.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Die nämliche Bemerkung zu Art. 5, wo eine viel kürzere Fassung seitens des Nationalrates vorliegt, die übrigens implicite alles sagt, was wir in der längeren Fassung gesagt haben.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 6.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 7.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 8.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Die einzige Aenderung ist hier die, daß man im letzten Alinea sagt: « behindert » anstatt « verhindert ». Wir stoßen uns an dieser sprachlichen Aenderung nicht.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 9.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Bei Art. 9 redigiert der Nationalrat: « Ausweis und Fahrzeug können jederzeit von den zuständigen kantonalen Behörden kontrolliert werden ». Wir haben gesagt « Ausweise ». Es kann sich nur um den Führerausweis handeln, und nicht um etwas anderes. Deshalb hat der Nationalrat recht und wir beantragen Zustimmung.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 10.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Hier eine ähnliche Bemerkung. Wir hatten gesagt: « ... wenn das Fahrzeug die Eignung zum sicheren Fahren nicht mehr besitzt ». Der Nationalrat sagt: « Wenn das Fahrzeug den aufgestellten Vorschriften nicht mehr entspricht ». Es wird das ungefähr das nämliche sein. Der Nationalrat fügt bei, daß über Entzug der eidgenössischen Ausweise die zuständige eidgenössische Amtsstelle entscheide und fügt bei: « ... sei es von sich aus, sei es auf Antrag einer kantonalen Behörde ». Wir akzeptieren diese Selbstverständlichkeit und beantragen auch da Zustimmung.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 11.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 12.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Auch da ist die Differenz nicht materiell, sondern nur redaktionell. Die Kommission beantragt auch da Annahme.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 13.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Hier wählt der Nationalrat statt der Mehrzahl die Einzahl. Wir stimmen zu. Dann wird weiter gesagt, daß auch gegen die Entschiede des Bundes wegen Entzug die Beschwerde zulässig sei. Das ist eine kleine materielle Ergänzung. Wir nehmen das an, und beantragen den Artikel so zu genehmigen, wie er nach der nationalrätlichen Fassung vorliegt.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 15.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Hier haben wir die einzige Aenderung, daß vom Nationalrat ein «und» gestrichen ist zwischen kantonalen und Bundesautomobilen. Die dadurch einander näher gebrachten Verkehrsmittel werden nur gewinnen; wir sind mit dem Komma einverstanden.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 16.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Bei Art. 16 sind wir ebenfalls mit den Aenderungen des Nationalrates einverstanden. Wir berühren hier ein Gebiet, auf das wir bei Art. 64, zweites Alinea, noch zu sprechen kommen werden. Es handelt sich um die Uebermüdung des Automobilführers. Der Nationalrat hat hier eine Bestimmung aufgenommen unter den Verkehrsvorschriften, wonach Uebermüdung nicht stattfinden darf und daß ihr vorzubeugen ist. Wir halten diese Bestimmung für absolut berechtigt und nehmen an, Sie seien damit einverstanden, daß sie aufgenommen wird. Ob man dann weiterhin bei Art. 64 dem Bundesrat die Gesetzgebungsgewalt zum Schutz der Automobilführer übertragen soll, ist eine Frage für sich. Wir beantragen kurzerhand den Artikel nach Vorschlag des Nationalrats anzunehmen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 17.

Antrag der Kommission.

Jedes Automobil muß vom Beginn der Dämmerung an Lichter führen.

Proposition de la commission.

Tout automobile doit être muni de feux dès la chute du jour.

Bolli, Berichterstatter: Hier ist eine materielle Differenz. Der Ständerat hatte beschlossen: «Jedes Automobil muß von Beginn der Dämmerung an mit Licht versehen sein. Der Gebrauch von stark blendenden Lichtern in Orten mit öffentlicher Beleuchtung ist untersagt». Diesen letzteren Satz hat der Nationalrat gestrichen, in der Meinung, daß das mehr eine Ausführungsbestimmung sei, nicht aber eine Bestimmung, die das Gesetz zieren soll. Die Kommission ist mit der Streichung einverstanden, ebenso ist die Kommission damit einverstanden, daß bezüglich der Lichter eine Bestimmung aufgenommen wird. Nur würden wir statt «Beleuchtung», wie der Nationalrat sagt, redigieren: «Lichter führen». Was das bedeutet, weiß man. Im übrigen wäre dann in der Vollziehungsverordnung und auch in den internationalen Vorschriften, die ja über die Sache bestehen und wohl weiter ausgebaut werden, das Fehlende zu sagen. Wir beantragen in dieser Beziehung eine Aenderung des nationalrätlichen Textes.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 18.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Hier sind mehr oder weniger nur redaktionelle Aenderungen. Der Nationalrat hat hier zusammengefaßt. Wir hatten gesagt: «Jeder Motorwagen und jedes Motorrad muß mit einem genügenden Signalinstrument versehen sein. Der Führer soll die Warnvorrichtung, so oft als dies die Sicherheit des Verkehrs verlangt, namentlich bei scharfen Kurven, an unübersichtlichen Stellen, jedesmal beim Vorfahren und immer dann zur Anwendung bringen, wenn er von einer Straße in die andere einbiegt. Er soll sich der Warnvorrichtung nicht ohne Anlaß bedienen». Das zweite Alinea hat nun der Nationalrat gestrichen, weil er davon ausgeht, daß es sich da um eine Ausführungsbestimmung handelt, die, wenn nötig in der Vollziehungsverordnung festgelegt werden kann. Sie werden später erfahren, daß auch bei der Bestimmung über Ausweichen und Vorfahren der Nationalrat von diesem Gesichtspunkt ausgegangen ist. Im übrigen hat er dann die Grundsätze zusammengefaßt, indem er sagt: «Jeder Motorwagen und jedes Motorrad muß mit einem Signalinstrument, das im Verkehr, namentlich bei unübersichtlichen Verhältnissen als Warnvorrichtung zu dienen hat, versehen sein». Wir beantragen, diese Fassung anzunehmen.

Böhi: Ich möchte beantragen, an der Fassung des Bundesrates und am Beschluß des Ständerates festzuhalten. Ich glaube, für die Praxis ist es besser, wenn hier verdeutlicht und an konkreten Beispielen gezeigt wird, wann der Führer die Warnvorrichtung gebrauchen soll. Es ist für den Richter bei Beurteilung von Automobilhaftpflichtfällen erwünscht, wenn er sich auf bestimmte gesetzliche Vorschriften, die übertreten wurden, berufen kann. Die Fassung des Nationalrates ist sehr abstrakt und unbestimmt gehalten und für die praktische Handhabung des Gesetzes weniger befriedigend als die Fassung des Bundesrates und der Beschluß des Ständerates.

Ich werde den Antrag auf Festhalten auch bei dem vom Herrn Berichterstatter erwähnten Art. 24 über das Ausweichen und Vorfahren stellen. Ich beantrage also, am früheren Beschluß des Ständerates festzuhalten.

M. Moriaud: Je voudrais faire une observation sur le texte français de l'art. 18. On ne parle des appareils avertisseurs que pour les automobiles, et non plus pour les motocyclettes. Il me semble qu'il y a là une erreur matérielle qu'il convient de réparer.

Bolli, Berichterstatter: Ich habe leider Herrn Ständerat Moriaud nicht ganz verstanden, es war soviel Nebengeräusch im Saal. Es soll ein Fehler im französischen Text sein?

Präsident: Herr Moriaud wies darauf hin, daß im französischen Text nur von Automobilen und nicht von Motorrädern die Rede sei.

Bolli, Berichterstatter: Man wird in der Tat diese Bemerkung noch berücksichtigen müssen. Ich glaube, nach der Bestimmung von Art. 1 fällt das Motorrad auch unter das Automobil und es wäre nur die Frage, ob man nicht im deutschen Text sagen sollte: « jedes Automobil. » Ich glaube, der deutsche Text müßte korrigiert werden und nicht der französische. Die Kommission wird sich das merken.

Präsident: Ich nehme an, die Frage sei redaktioneller Art infolge der neuen Fassung von Art. 1. Darüber wollen wir nicht abstimmen. Will der Herr Berichterstatter noch zu dem Antrag Böhi sprechen?

Bolli, Berichterstatter: Die Fragen der Warnsignale, des Ausweichens und des Vorfahrens lassen sich auf der Landstrasse im flachen Lande sehr einfach regeln, also außerhalb der Ortschaften. Sobald aber die Wagen in die Ortschaften hineinkommen, vor allem in die Städte, kommen sie in das Gebiet der örtlichen Polizeireglemente. Da ist die Benutzung der Strasse viel intensiver. Nicht nur gewöhnliche Wagen verkehren, sondern vor allem auch Trams und in neuerer Zeit noch andere Verkehrsmittel öffentlichen Charakters. Deshalb hat der Nationalrat die besonderen Vorschriften grundsätzlich aus dem Gesetze ausgemerzt, speziell im Gebiete des Ausweichens und Vorfahrens. Ueberall da, wo Schwierigkeiten entstehen, greifen eine Reihe andere Bestimmungen und Verhältnisse hinein. Ich gebe aber zu, man kann bei Art. 18 ganz gut die ursprüngliche Fassung des Ständerates annehmen. Sie würde sich noch in die Verhältnisse hineinschicken. Wenn Sie sie vorziehen, so werde ich nicht unglücklich sein. Wir gewinnen und verlieren nicht viel dabei. Nur bemerke ich, daß für den Strafrichter sowohl als für den Zivilrichter nicht bloß die Bestimmung des Gesetzes maßgebend sein wird, sondern auch diejenige der Vollziehungsverordnung. Es bietet einen gewissen Vorteil, hier Elastizität zu besitzen, damit man sich der Entwicklung des Verkehrs anpassen kann durch die Vorschriften der Vollziehungsverordnung.

In bezug auf die Warnsignale erinnere ich daran, daß nicht nur örtliche Vorschriften im Innern unseres Landes gelten, sondern daß auch bereits internationale Vorschriften bestehen und weiter werden geschaffen werden.

Aus diesen Gründen ist es von Seite des Nationalrates wohl klüger gewesen, nicht spezielle Vorschriften aufzunehmen, die unter Umständen in ein oder zwei Jahren schon durch andere Bestimmungen und andere Verhältnisse überholt sind. Das ist der Grund. Ich würde meinerseits vorziehen, dem Nationalrat zuzustimmen.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommission	14 Stimmen
Für den Antrag Böhi	14 Stimmen

Präsident: Ich entscheide mich für den Antrag der Kommission.

Art. 19 bis.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Wir kommen zu einer weitem Frage, die uns wiederholt beschäftigt hat. Ich sehe dort einen Platz leer, von dem aus vielleicht doch die eine oder andere Bemerkung gekommen wäre. Es handelt sich um die Vollgummibereifung, wo Sie einen Antrag Ochsner betr. Verbot angenommen haben, der dann vom Nationalrat eine Aenderung erfahren hat. Immerhin hat der Nationalrat dem Gedanken Rechnung getragen, sodaß auch die Herren, die damals zum Antrag Ochsner stimmten, sich damit zufrieden geben können. Der Nationalrat sagt nämlich: « Dem Bundesrat bleibt vorbehalten, den Zeitpunkt zu bestimmen, in welchem für bestimmte Kategorien von Motorwagen die Vollgummibereifung verboten wird. » Anstatt des sofortigen Verbotes also ein Verbot in dem Zeitpunkt, wo es technisch angängig ist. Wir haben uns darüber schon früher ausgesprochen. Der Zeitpunkt wird nicht mehr fern sein. Allein es geht nicht gut an, in einem Gesetze eine Einrichtung jetzt schon ganz zu verbieten, die noch nötig ist, aber später von selbst verschwinden wird. Die Frage der Bereifung ist in der technischen Entwicklung doch sehr im Fluß. Es ist die Frage, ob nicht ganz neue Bereifungsarten auftreten werden. Es sind solche meines Wissens für die Motorlastwagen bereits im Betrieb.

Die Kommission fand, die Aenderung, die der Nationalrat hier vorschlägt, sei zu begrüßen. In der Kommission wurde zwar angeregt, einfach zu sagen: « Dem Bundesrat bleibt vorbehalten, für bestimmte Kategorien von Motorwagen die Vollgummibereifung ganz zu verbieten. » Die Mehrheit hat sich aber für die Zustimmung zum Nationalrat entschlossen. Ich beantrage das auch Ihnen.

M. Moriaud: J'espère que je ne serai pas le seul à demander à ce Conseil de reprendre les termes de l'article 19 bis tel que nous l'avions accepté.

Je suis absolument adverseaire des bandages pleins qui ont pour effet de détruire rapidement les routes de nos divers cantons. J'estime que la mesure que nous avons prise au Conseil des Etats est rationnelle et juste, tandis que la décision prise par le Conseil National laisse une beaucoup trop grande latitude au Conseil fédéral pour interdire les bandages pleins. J'estime que si nous adoptons la manière de voir acceptée par le Conseil national, non seulement le vœu que nous avons exprimé de voir supprimer les bandages pleins ne serait pas réalisé à brève échéance, mais nous mettrions le Conseil fédéral dans une posture très fâcheuse, parce qu'il serait l'objet de constantes sollicitations pour ne pas appliquer rapidement la disposition de l'art. 19 bis telle que le Conseil national l'a votée.

La situation fixée par nous est beaucoup plus nette et catégorique; elle correspond d'une manière plus avantageuse aux désirs de tous les cantons qui voudraient que leurs routes ne fussent pas constamment détériorées par les camions à bandages pleins. Il est en effet de notoriété publique que si les routes sont abîmées par les automobiles, ce ne sont point les automobiles munies de pneumatiques qui les détériorent, mais seulement les camions à bandages pleins. Si nous en revenons à la décision que nous

avons prise, nous agirons beaucoup plus sagement qu'en approuvant la manière de voir du Conseil national.

C'est pourquoi, pour ma part, je propose nettement que le Conseil des Etats revienne à l'art. 19 bis tel qu'il l'a déjà voté lors de la première délibération.

Bolli, Berichterstatter: Wir würden meines Erachtens der Sache einen schlechten Dienst erweisen durch Zustimmung zum Antrag Moriaud; wenn wir also an unserer ursprünglichen Fassung festhalten wollten. Ich weiß nicht, ob die Bestimmung nicht Schwierigkeiten nach der Richtung des Referendums bereiten würde. Ich glaube, das einzig Kluge ist, dem Bundesrat Zeit zu lassen, die Entwicklung der Verhältnisse abzuwarten und dann einzugreifen, wenn nicht mehr allzu großer Schaden für die Wagenbesitzer eintritt. Eine gewisse Rücksicht verdienen auch diese Leute. Ich empfehle Ihnen nochmals Zustimmung zum Nationalrat.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommission	13 Stimmen
Für den Antrag Moriaud	13 Stimmen

Präsident: Ich entscheide mich für den Antrag der Kommission.

Art. 20.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Hier sagt der Nationalrat « die Belastung einer Achse » statt « die Belastung jeder Achse ». Wir stimmen zu und beantragen Ihnen das.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 21, 22 und 23.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zu der vom Nationalrat beschlossenen Reihenfolge.

Proposition de la commission.

Adhésion à l'ordre institué par le Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Hier beantragt der Nationalrat, den alten Art. 23, Abs. 1 und 1 bis einzuschalten, der besagt, daß der Führer die Geschwindigkeit seines Fahrzeuges beständig beherrschen muß. Das war die alte Fassung. Nun fügt der Nationalrat einen zweiten Absatz bei: « Jeder Motorwagen, dessen Konstruktion eine Geschwindigkeit von über 15 km in der Stunde zuläßt, muß mit einem Geschwindigkeitsanzeiger versehen sein. » Die Technik scheint nun soweit vorgeschritten zu sein, daß ein solcher Geschwindigkeitsanzeiger von etlicher Zuverlässigkeit geschaffen ist. Er wird nun vorgeschrieben. Ob noch weitere Vervollkommnungen für automatische Geschwindigkeitsmesser, eintreten, wird sich zeigen.

Materiell ist die Kommission damit einverstanden, daß der Geschwindigkeitsmesser vorgeschrieben wird. Sie ist auch damit einverstanden, daß infolgedessen darin diese Vorschrift hinter Art. 20 eingeschoben wird. Wir beantragen also in diesem Sinne Zustimmung.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 21.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Beim Art. 21 rein redaktionelle Bemerkungen. Kein Anlaß zu einer Beschlußfassung.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 23 bis.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Bei Art. 23 bis wird nun der ursprüngliche Inhalt des 2. Absatzes des alten Art. 23 zu einem neuen Artikel, der nicht anders gefaßt ist, oder keinen andern Inhalt hat, als unser alter Art. 22, 2. Absatz. Wir stimmen zu, daß dieser Artikel also selbständig in diesem Zusammenhang aufgenommen wird.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 24.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates (streichen).

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national (supprimer).

Bolli, Berichterstatter: Nun zum Ausweichen und Vorfahren. Ich hatte vorhin gegenüber dem Antrage Böhi Gelegenheit, die Gründe auszuführen, warum der Nationalrat die Streichung dieses Artikels verlangt. Es geschieht nicht, um etwa diese Bestimmungen abzuschaffen, sondern um Spielraum für die Praxis und für die Vollziehungsbestimmungen zu haben und eine gewisse Bewegungsfreiheit namentlich in den städtischen Verhältnissen zu haben, wo Vorschriften bestehen über die Geschwindigkeit des Trams, über das Ausweichen vor dem Tram, über das Ausweichen bei Uebergang der Straßen auf eine andere Straße oder einen Platz, auf eine Brücke usw. Deshalb hat der Nationalrat den Art. 24 gestrichen. Wir glauben, das sei berechtigt und beantragen Ihnen, zuzustimmen. Ich will auch noch darauf hin-

weisen, daß in bezug auf die Postautomobile schon eine Ausnahme für Gebirgsstraßen besonders aufgestellt worden ist. Eine Reihe von anderen Ausnahmen werden sich durch die Praxis je länger je mehr ergeben.

Böhi: Ich beantrage den Art. 24 beizubehalten; denn er enthält eine Reihe sehr wichtiger Vorschriften, die im Gesetz verankert werden sollten. Ich kann mich zur Begründung dieses Anbringens im allg. auf das beziehen, was ich zu Art. 18 gesagt habe. Um aber den städtischen Verhältnissen Rechnung zu tragen, welche den Nationalrat bestimmten, den Art. 24 zu streichen, mag die Kommission eine Formel suchen, die es ermöglicht, ausnahmsweise von den Grundsätzen des Art. 24 bei besonderen Verhältnissen abzugehen. Aber diese Grundsätze, die im allgemeinen doch zutreffend sein dürften, sollten im Gesetze selbst und nicht in einer Vollziehungsverordnung niedergelegt werden, auf deren Elastizität ich nicht allzuviel abstellen möchte. Ich beantrage also, Art. 24 grundsätzlich beizubehalten, aber durch einen entsprechenden Vorbehalt zu ergänzen.

Bolli, Berichterstatter: Ich möchte es für die Kommission ablehnen, hier einen allgemeinen Auftrag zu erhalten. Erstens sollten wir wissen, worin dieser Auftrag näher besteht und zweitens kann ich Ihnen sagen, daß er wahrscheinlich unerfüllbar wäre, weil die Verhältnisse natürlich so vielgestaltig sind, daß es unmöglich ist, hier eine allgemeine Klausel zu finden.

Aber ich möchte Herrn Kollegen Böhi darauf aufmerksam machen, daß im folgenden Art. 25, wo von den « kantonalen Beschränkungen » die Rede ist, sowieso der Vorbehalt besteht: « Ebenso bleibt für besondere Straßenverhältnisse örtliche Regelung durch polizeiliche Verkehrsvorschriften vorbehalten. » Der Kanton hat also da, wo es sich nicht um Durchgangsstraßen handelt, sowieso das Recht, Abweichungen zu treffen. Das ist auch einer der Gründe, weshalb man den Artikel beseitigen will. Bei denjenigen Fällen, wo es zu Differenzen kommt, wo Polizeibußen verhängt werden können, wo Kollisionen unter den Fuhrwerken stattfinden, ist es so, daß überall meistens gerade diese örtlichen Vorschriften in Frage kommen. Also: die Ausnahme, die wir in Art. 25 schaffen, hebt die Regelung von Art. 24 in den meisten Fällen, die streitig werden, überhaupt auf. Wenn man den Art. 24 dennoch behalten will, als einen Schmuck des Gesetzes, so werden wir auch nicht unglücklich sein. Aber ich habe für mich die Ueberzeugung, er wird eher geeignet sein, Zweifel und Verwirrung zu schaffen.

M. de Meuron: Je suis un peu surpris de l'argumentation que nous venons d'entendre de la part du président de la commission. J'ai toujours cru et admis que la seule justification qu'on pouvait donner pour la loi sur les automobiles était qu'il fallait en finir avec cette quantité de dispositions diverses et par fait contradictoires qui régissent dans tous les cantons et auxquelles un automobiliste qui parcourt la Suisse se heurte plusieurs fois par jour. Or, il me semble que les prescriptions dont on demande le renvoi à des ordonnances d'exécution sont précisément les conditions élémentaires de la circulation,

qui forment en quelque sorte le noyau de la loi et son justification la plus immédiate.

On invoque le dernier paragraphe de l'article suivant qui dit que demeure également réservée la réglementation de police exigée par les conditions locales de circulation. J'estime dès lors que toute la loi est inutile, puisque c'était précisément pour obtenir dans notre pays une unification du code de la route qu'on nous l'a proposée. Je voterai donc la proposition de M. Böhi et le maintien de l'art. 24.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag der Kommission 7 Stimmen

Bolli, Berichterstatter: Ich möchte Sie bitten, den Auftrag an die Kommission speziell zur Entscheidung zu bringen. Für die Kommission erhebe ich Widerspruch, daß in diesem Stadium der Sache noch Aufträge an die Kommission gehen zu irgend einer materiellen Vorprüfung ohne irgendwelche Begleitung. Ich hätte geglaubt, Herr Ständerat Böhi wäre durch meinen Hinweis auf Art. 25 befriedigt. Ich habe nichts dagegen, wenn Sie den Artikel wieder aufnehmen. Aber wenn Sie irgend eine Aenderung vorschlagen, so möge doch der verehrte Herr Antragsteller selbst einen Artikel redigieren und uns zur Diskussion unterbreiten. Wir sind doch nicht verpflichtet, ihm seine Artikel zu redigieren. (Heiterkeit).

Präsident: Ich nehme an, Herr Böhi redigiere seinen Artikel dahin, daß er für Festhalten ist.

Böhi: Der Herr Berichterstatter ist im Unrecht, wenn er glaubt, man könne in diesem Stadium der Beratung der Kommission keinen Auftrag mehr zu neuen Anträgen geben. Wir sind im Stadium der Differenzenbereinigung. Es besteht eine Differenz zwischen Nationalrat und Ständerat. Da können wir gewiß beschließen, daß die Kommission diesen Artikel noch einmal berate und neue Anträge stelle. Ich glaube, da kann man nicht formalisieren und sagen, das sei unzulässig.

Aber ich begreife, daß die Kommission diesen Auftrag nicht gern übernimmt. Es war nur ein Entgegenkommen meinerseits, wenn ich ihr Gelegenheit geben wollte, den Art. 24 im Sinne des letzten Absatzes von Art. 25 zu erweitern.

Aber ich dringe nicht darauf. Ich stehe mehr auf dem Standpunkte des Herrn de Meuron, daß man eine gewisse Einheitlichkeit haben sollte. Sonst ist das ganze Gesetz nicht mehr viel wert. Speziell die Hauptgrundsätze, die für das Publikum von großer Bedeutung sind, sollte man nicht in die Vollziehungsverordnung verweisen. Die Hauptgrundsätze gehören ins Gesetz. Ich kann mich ganz gut dazu verstehen, daß wir beim Art. 24 bleiben, wie wir ihn beschlossen haben, und beantrage daher Festhalten an diesem Artikel.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag Böhi Festhalten am Art. 24)

23 Stimmen

Art. 25.**Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Den Art. 25 habe ich vorhin schon erwähnt. Er enthält ja nur die clausula generalis für den Verkehr, die wünschbar ist. Ich glaube, er enthält in der Tat auch alles, was Ihnen die Kommission bei einem etwaigen Auftrag hätte vorschlagen können. Nur eine kleine redaktionelle Aenderung zunächst. Der Nationalrat sagt anstatt « bei Straßen » « für Straßen » und setzt ein Komma, das hinter « Behörden » stand, hinter « da » und zwar mit vollem Recht. Sodann aber hat der Nationalrat die Kompetenz der Kantone, die bei uns umschrieben war bezüglich zulässigem Gewicht und Geschwindigkeit, fallen lassen und spricht lediglich von « Maßnahmen », so daß also in dieser Beziehung Kompetenzstreit nicht mehr möglich sein wird. Man wird damit einverstanden sein können.

Dann hat der Nationalrat noch einen Satz aufgenommen: « Diese Regelung ist der Genehmigung der zuständigen kantonalen Behörde unterstellt », nämlich die Regelung der örtlichen Straßenverhältnisse. Als wir in der Kommission uns gefragt haben: Wie kommt der Nationalrat dazu, hier in einem Bundesgesetz vorzuschreiben, daß im Kanton drin eine Behörde irgend eine Maßnahme einer Unterbehörde genehmigen soll? ist uns geantwortet worden: Das kommt nicht etwa von den Zentralisten her, sondern das ist aufgenommen worden auf Wunsch kantonalen Vertreter. Diese scheinen das Bedürfnis empfunden zu haben, in dieser Sache die örtlichen Behörden ihrer Kontrolle unterstellt zu wissen, in weiterem Maße als solche nach der bestehenden kantonalen Gesetzgebung ihnen zusteht. So ist dann der Satz aufgenommen worden. Es soll darin eine gewisse Korrektur liegen für den Fall, daß sich die örtlichen Behörden auch über die Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes hinwegsetzen möchten. Die Kommission ist damit einverstanden, daß die Bestimmung aufgenommen wird; sie stellt also keinen Gegenantrag, sondern beantragt Zustimmung auf der ganzen Linie.

Angenommen. — *Adopté.***Art. 26.****Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Hier findet sich eine rein redaktionelle Aenderung. Wir hatten redigiert: « Wettfahrten sind auf der Straße ohne Bewilligung der Behörde verboten; » der Nationalrat sagt: « Wettfahrten auf der Straße sind u. s. w. » Wir wollen Ihnen selbstverständlich über diese redaktionelle Aenderung keine Diskussion vorschlagen.

Ständerat. — *Conseil des Etats. 1925.*

Dann hat der Nationalrat beigefügt: « Die zuständige kantonale Behörde bezeichnet die für Probefahrten geöffneten Straßen und setzt die Bedingungen für diese Fahrten fest. » Das ist eine Neuerung, die eine Kompetenzerweiterung für die kantonalen Behörden bedeutet. Sie ist wohl angebracht im Interesse der Ordnung und Sicherheit für das Publikum. Wir stimmen da zu.

Angenommen. — *Adopté.***Art. 27.****Antrag der Kommission.**

Festhalten am frühern Beschluß.

Proposition de la commission.

Maintenir la décision antérieure.

Bolli, Berichterstatter: Bei Art. 27 werden Sie sehen, daß die Kommission nicht immer nur von Gehorsam gegenüber dem Nationalrat erfüllt ist und ich hoffe, Herrn Kollegen Böhi durch den Beweis unserer Selbständigkeit eine kleine Freude bereiten zu können. Der Nationalrat hat zuerst den ersten Absatz dieses Art. 27, der vom Unfall und vom Verhalten des Automobilisten beim Unfall spricht, etwas anders redigiert, ohne materiell etwas zu ändern. Wir würden wegen dieser Aenderung keine Differenz schaffen, trotzdem wir unsere alte Redaktion nach wie vor für die bessere halten. Dagegen hat nun der Nationalrat den zweiten Absatz gestrichen. Er handelt von dem Sachschaden und speziell von der Meldung an den Geschädigten oder die nächste Polizeistelle. Diese besonders im Interesse der Straßenanwohner getroffene Vorschrift möchte die Kommission nun nicht fahren lassen, sie hält sie für angezeigt, für nützlich und gerecht und wir beantragen Ihnen deshalb Festhaltung des ursprünglichen Wortlautes, nun aber sowohl im ersten wie im zweiten Absatz.

Angenommen. — *Adopté.***Art. 28.****Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Es handelt sich um die Regelung für die Fuhrwerke. Von Interesse ist namentlich die Frage der Beleuchtung bei Nacht, die nicht unwichtig ist, nicht nur für die heute in Frage stehenden raschen Vehikel, sondern auch für die anderen Fuhrwerke, die auf der Straße fahren oder stehen. Wir hatten hier gesagt, daß sie nachts mit Licht zu versehen seien. Der Nationalrat sagt: « Bespannte Fuhrwerke sind nachts mit Licht zu versehen. » Wir haben in der Tat auch nur an bespannte Fuhrwerke gedacht und nicht an unbespannte, deshalb können wir materiell zustimmen. Hier muß aber doch ein gewisser Verlaß sein auf die örtliche Polizei. Es werden oft auch Fuhrwerke auf der Straße stehen gelassen, die unbespannt, unbewacht

und unbeleuchtet sind. Es ist doch auch schon vorgekommen, daß solche Fuhrwerke Anlaß zu Unfällen gegeben haben. Zwar kann davon ausgegangen werden, daß das Automobil beleuchtet ist, daß der Automobilist immer Gelegenheit haben wird, Fuhrwerke zu sehen, die unbeweglich an der Straße stehen. Etwas anderes ist es bei Fahrzeugen, die bewegt werden, bei denen der Standort nicht gut beachtet werden kann, weshalb Licht nötig ist. Die kantonalen Vorschriften sind verschieden. Es gibt Gesetze, in denen die Vorschrift der Beleuchtung bei Nacht nicht besteht. Im großen und ganzen ist jedenfalls unser Vorschlag angezeigt. Es besteht materielle Uebereinstimmung mit dem Nationalrat und wir würden auch formell Zustimmung beantragen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 29.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Die Aenderung ist rein redaktionell. Der Nationalrat sagt: «Wege, die dem Fußgängerverkehr vorbehalten sind». Wir haben gesagt: «Für den Fußgängerverkehr bestimmte Wege . . .» Ich glaube in der Tat, bei einem Deutschprofessor würde der Nationalrat die bessere Note bekommen als wir. Also Zustimmung!

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 31.

Antrag der Kommission.

¹ Der Halter wird von der Ersatzpflicht befreit, wenn der Unfall durch höhere Gewalt oder ausschließlich durch grobes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten, unter Ausschluß eines Verschuldens des Halters oder der Personen, für die er verantwortlich ist, herbeigeführt worden ist.

² Trifft den Geschädigten ein leichtes Verschulden, oder ist der Unfall durch leichtes Verschulden eines Dritten herbeigeführt worden, so wird der Richter die Ersatzpflicht des Halters ermäßigen.

Proposition de la commission:

¹ Le détenteur est libéré de la responsabilité civile si l'accident a été causé par la force majeure, par une faute grave du lésé ou d'un tiers, à l'exclusion d'une faute du détenteur ou des personnes pour lesquelles il est responsable.

² Si une faute légère est imputable au lésé, ou si l'accident a été provoqué par la faute légère d'un tiers, le juge réduira l'indemnité due par le détenteur.

Bolli, Berichterstatter: Wir kommen zur «pièce de résistance.» Ueber die ganze Haftpflichtfrage ist ja schon außerordentlich viel gesprochen und geschrieben worden. Nach meiner persönlichen Ueberzeugung hat sie bei unseren heutigen Einrichtungen und Auffassung vom Recht weder für die Rechts-

sprechung noch für die Versicherung die große praktische Bedeutung, die ihr von den Interessenten in Wort und Schrift beigemessen worden ist. Vielfach wird übersehen, daß wir nicht mehr mit den formalen Beweistheorien operieren, daß vielmehr alles auf das richterliche Ermessen abgestellt wird. Der Richter würdigt die Tatsachen vollständig frei. Er ist an keine Beweistheorie gebunden. Das Recht ist nicht mehr rein formale Satzung, es ist die *ars boni et aequi*. Keine gesetzlichen Vorschriften können darüber aufgestellt werden, was leichte oder grobe Fahrlässigkeit sei oder sonst, über die vielen Abstufungen, die man aus der Praxis des römischen Rechtes herausdestilliert hat. Es ist also zu beachten, daß der Richter recht viel freien Spielraum hat und daß er auch in der Ausfüllung von Lücken des Tatbestandes durch Vermutungen, durch Zuweisung von Beweislasten, sich vollständig frei bewegen wird. Tatsächlich hat denn auch die Gerichtspraxis schon auf dem Boden des bestehenden gemeinen Rechts gezeigt, daß der Richter sich gar nicht an formelle Beweistheorie oder an Beweislastverteilung hält, sondern daß er nach seiner Ueberzeugung den Tatbestand beurteilt und der Entscheid trifft. Ich werde mich deshalb über die Sache nicht unnötig weit verbreiten. Ich verweise darauf, daß in unserem Rat und besonders im Nationalrat sehr einläßlich von viel berufenerer Seite über die Frage gesprochen worden ist.

Schon in der ersten Beratung hat unser Rat den Ausschluß der Haftung des Halters von der Haftpflicht nur vorgesehen bei grobem Verschulden des Verletzten oder eines Dritten. Bei leichterem Verschulden des Verletzten oder eines Dritten konnte nach unserer Fassung Ermäßigung oder gänzliche Befreiung eintreten. Wir glaubten damit das Richtige getroffen zu haben. Daß das Verschulden des Halters oder seiner Leute dabei ausgeschlossen sei und nicht in Betracht falle, galt als selbstverständlich, und ist nach wie vor auch so verstanden. Es ist allerdings ausdrücklich in der von uns vorgeschlagenen, dem Bundesrat nachgebildeten Fassung gesagt.

Nun hat aber der Nationalrat unterschieden zwischen dem Verschulden des Verletzten und demjenigen eines Dritten. Der Ausschluß der Haftpflicht sollte schon eintreten bei leichtem Verschulden des Dritten, aber erst bei grobem Verschulden des Verletzten bzw. Geschädigten. Je mehr nun Ihre Kommission sich mit dieser Lösung beschäftigt hat, um so weniger konnte ihr der Kompromiß einleuchten. Tatsächlich wird es ja oft reiner Zufall sein, ob der Fahrlässige als Geschädigter oder als Dritter aus dem Unfallereignis hervorgeht. Ganz abgesehen aber davon führt die einfache Logik zur Gleichstellung des Verschuldens des Verletzten und des Dritten. Wenn wir nun einmal davon ausgehen — und wir tun es ja einmütig — die zivilrechtliche Haftpflicht zu verschärfen, weil der Halter auf der Straße erscheint und am Straßenverkehr teilnimmt mit einem Fahrzeug, das eine außergewöhnliche mechanische Wucht besitzt, und deshalb für die andern Benützer der Straße eine besonders große Gefahr darstellt, so muß die Konsequenz erhöhter Haftpflicht gezogen werden im Verhältnis zu jedem Andern, sei es nun der Dritte oder sei es der Verletzte; es soll nicht ein Unterschied gemacht werden, wenn dann dieser Andere der Verletzte ist oder der Unverletzte.

Also kommt Ihre Kommission dazu, Ihnen hier wiederum das grobe Verschulden auch des Dritten als Voraussetzung für die Befreiung des Halters von der zivilrechtlichen Haftpflicht vorzuschlagen. So ist dann der Aufbau der Haftpflichtbestimmungen entschieden durchaus klar und konsequent. Wir sind der Meinung, daß die Befürchtungen, die geltend gemacht werden punkto Versicherung oder Belastung des Halters weit übertrieben sind. Auch die Versicherungsgesellschaften werden nach wie vor eben mehr die Gerichtspraxis als die Theorie des Gesetzes ihren Prämienbestimmungen zugrunde legen und von diesem Gesichtspunkte aus wird eine Differenz kaum herauskommen, ob man das Gesetz so oder anders redigiert.

Beim zweiten Alinea werden wir dann wieder entsprechend das leichte Verschulden behandeln sowohl des Verletzten wie des Dritten. Wir sehen Ermäßigung vor. Ursprünglich war auch gegebenenfalls gänzliche Befreiung gestattet worden im Anschluß an die Bestimmungen des Obligationenrechtes. Wir sprechen in unserem jetzigen Vorschlag nunmehr von Ermäßigung, aber wir verweisen darauf, daß die Ermäßigung auch bis zu einem Minimum, bis zu einem Franken hinunter, stattfinden kann, so daß es keinen Sinn hat, das Gesetz noch weiter zu belasten mit Bestimmungen über die gänzliche Befreiung. Der Richter ist vollständig frei, er kann wie gesagt bis auf den letzten Punkt hinuntergehen, wenn einmal die Haftpflicht bis zu einem gewissen Grade doch aufrechterhalten bleibt, ist es auch logischer, nicht von der Befreiung zu sprechen, sondern nur von der Ermäßigung.

Also beantragen wir mit Einmütigkeit, den Vorschlag so anzunehmen, wie er gedruckt vor Ihnen liegt, im Gegensatz zu den Vorschlägen des Nationalrates, der eine Haftpflichtbefreiung eintreten lassen wollte schon bei leichtem Verschulden des Dritten. Diese Theorie des Dritten ist mehr oder weniger hergeleitet aus dem Eisenbahnhaftpflichtrecht. Da sind aber die Verhältnisse doch ganz anders, da handelt es sich um bestimmte Gesellschaften mit dem eignen Terrain und Geleise, auf dem sie sich bewegen. Das Automobil beansprucht die jedermann zugängliche Straße.

Wir sind aus allen diesen Gründen dazu gekommen, Ihnen den Vorschlag so zu machen wie er vorliegt.

Böhi: Ich gehe mit der Auffassung der Kommission grundsätzlich einig. Sie will den Halter gänzlich von der Haftpflicht befreien, wenn der Unfall durch höhere Gewalt oder grobes Verschulden des Geschädigten oder grobes Verschulden eines Dritten herbeigeführt worden ist. Sie will aber die Haftpflicht nur ermäßigen, wenn ein leichtes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten vorliegt. Wenn ich die Kommission richtig verstanden habe, könnte man ihren Gedanken einfacher dadurch zum Ausdruck bringen, daß man Abs. 2 folgendermaßen formulieren würde: « Trifft den Geschädigten oder einen Dritten ein leichtes Verschulden, so wird der Richter die Ersatzpflicht des Halters ermäßigen ». Ich sehe nicht recht ein, weshalb die Kommission hier die Fassung vorschlägt: « Trifft den Geschädigten ein leichtes Verschulden, oder ist der Unfall durch leichtes Verschulden eines Dritten herbeigeführt worden ». Ich weiß nicht, ob die Kommission eine materielle

Unterscheidung machen will, in dem Sinn, daß die Ermäßigung der Ersatzpflicht eintritt, wenn den Geschädigten überhaupt ein leichtes Verschulden trifft, auch wenn dasselbe nicht kausal ist für den Unfall; daß aber bei dem leichten Verschulden des Dritten Kausalität dieses leichten Verschuldens vorausgesetzt wird. Ich würde nicht recht einsehen, weshalb man einen solchen Unterschied machen soll, denn wir gehen ja doch von der Kausalhaftung des Halters für den Unfall aus. Wenn nun zu dieser Kausalhaftung des Halters eine Schuld hinzukommt, sei es des Geschädigten, sei es eines Dritten, so ist diese Schuld ein haftminderndes Moment. Aber ich glaube, es ist nicht notwendig, daß man sagt, es müsse dieses Verschulden für den Unfall kausal gewesen sein; es kann diese Schuld konkurrieren neben der Kausalhaftung oder Schuldhaftung des Halters. Deshalb würde es mir richtiger erscheinen, zu sagen: « Trifft den Geschädigten oder den Dritten ein leichtes Verschulden, so wird der Richter die Ersatzpflicht des Halters ermäßigen. » Im andern Fall, d. h. wenn man das Verschulden des Geschädigten oder des Dritten als causa voraussetzt, sollte man eher sagen: « Ist der Unfall durch ein leichtes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten herbeigeführt worden, so wird der Richter die Ersatzpflicht des Halters ermäßigen. » Aber ich glaube nicht, daß man soweit wird gehen wollen, es wird als Voraussetzung für die Ermäßigung der Ersatzpflicht genügen, wenn das Verschulden des Geschädigten oder Dritten nur nebenbei, d. h. neben der Kausalhaftung oder Schuldhaftung des Halters konkurriert. Es ist das vielleicht noch näher zu prüfen; aber meines Erachtens sollte man den Geschädigten und den Dritten in diesem Sinne gleichstellen, und ich möchte daher beantragen, zu sagen: « Trifft den Geschädigten oder einen Dritten ein leichtes Verschulden, so wird der Richter die Ersatzpflicht des Halters ermäßigen. »

Bölli, Berichterstatter: Ich glaube, die Aussetzungen des Herrn Ständerat Böhi sind nicht unbillig, es dürfte die Redaktion noch eine bessere sein. Ich gehe allerdings für mich davon aus, daß zwischen dem Verschulden und dem Unfall ein Kausalnexus vorhanden sein muß, denn ein Verschulden, das in gar keiner Beziehung zum Unfall ist, hat doch mit der Sache nichts zu tun. Mir hätte die zweite Redaktion des Herrn Kollegen Böhi besser gefallen, die besagt: « Ist der Unfall durch ein leichtes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten herbeigeführt worden, so wird der Richter die Ersatzpflicht des Halters ermäßigen. » Ich würde Ihnen vorschlagen, diese Redaktion zu wählen, wenn Sie ändern wollen, denn ich glaube, sie sei klarer. Es ist selbstverständlich, daß auch beim Geschädigten das Verschulden nur insofern in Betracht kommen kann, als es in kausalem Zusammenhang mit dem Unfall ist.

Böhi: Ich glaube, diese Fassung ist wohl doch zu eng. Ich möchte das an einem konkreten Beispiel zeigen. Einen Geschädigten trifft ein leichtes Verschulden, weil er z. B. auf der unrichtigen Straßenseite gegangen ist, auf der linken, anstatt auf der rechten Seite. Den Automobilhalter trifft aber auch ein Verschulden, einmal, weil er viel zu schnell fuhr, oder weil er kein Licht führte und kein Signal gab. Da wirken die verschiedenen Ursachen zusammen, das

Verschulden des Halters vielleicht in weitergehendem Maße als das Verschulden des Geschädigten. Wenn dieser auf der richtigen Straßenseite gegangen wäre, so wäre er freilich nicht überfahren worden. Das wäre ihm aber auch nicht passiert trotz seines schuldhaften Verhaltens, wenn der Halter vorschriftsmäßig gefahren wäre, so daß er rechtzeitig hätte anhalten können, oder wenn er Signale gegeben hätte, oder wenn er Licht gehabt hätte. Da haben wir verschiedene *causae*, die zusammenwirken. Darum sollte man nicht nur auf das Verschulden des Geschädigten als Kausalität abstellen, sondern eher meine erste Fassung annehmen. Aber ich gebe zu, diese Sachen sind so kompliziert, daß sie eine nochmalige Prüfung durch die Kommission rechtfertigen dürften.

Bolli, Berichterstatter: Man darf das konkurrierende Verschulden nicht in die Diskussion über das Prinzip hineinbringen. Wir gingen davon aus, beim konkurrierenden Verschulden werde, wie auch im gemeinen Recht, der Richter den Weg schon finden. Der Fall, den Herr Ständerat Böhi erwähnte, ist ein Fall des konkurrierenden Verschuldens. Er hat übersehen, daß ja der Halter auch dann haftet, wenn ihn kein Verschulden trifft. Aber ich weiß nicht, ob die Kommission die Vollmacht haben soll, einer besseren Redaktion, in der Meinung, daß sie dann endgültig weitergehen kann, oder ob wir später eine neue Redaktion dem Rate vorlegen sollen. Ich würde mich eventuell anheischig machen, durch die Kommission die Redaktion nochmals nachzuprüfen, möchte Ihnen aber wirklich empfehlen, die Redaktion der Kommission endgültig zu überlassen und nicht noch einmal den Rat zu begrüßen. Es ist ja ganz sicher, daß unsere Differenz auch wieder vom Nationalrat wird nachgeprüft werden, so daß keine Gefahr besteht, daß dabei etwas unüberlegt herauskommt.

Präsident: Es liegen zwei Anträge Böhi vor. Ich nehme an, er verzichte auf die erste Version (das ist der Fall), und ein Antrag Bolli.

Bolli, Berichterstatter: Ich verzichte auf meinen Antrag. Ich kann mich aber auch mit dem ersten Antrag von Herrn Böhi befreunden.

Böhi: Ich schlage Ihnen vor, zu sagen: « Ist der Unfall durch ein leichtes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten herbeigeführt worden, so kann der Richter die Ersatzpflicht des Halters ermäßigen. »

Präsident: Das ist aber eine Neuerung, ob wir sagen, « kann » oder « wird », über die ich nochmals die Diskussion eröffnen muß.

Bolli: Wenn ein Verschulden von einer Seite vorliegt, so ist von Rechts wegen gegeben, daß das berücksichtigt wird. Ich würde die Redaktion Böhi persönlich akzeptieren, würde aber das « wird » des Entwurfes belassen, die Ermäßigung für den Richter also vorschreiben und nicht nur das « kann »; denn mit dem « kann » ist gar nichts gesagt.

Präsident: Hält Herr Böhi an der Fassung mit « kann » fest?

Böhi: Ich halte an meinem Antrag, der Richter kann ermäßigen, fest; denn die ganze Beurteilung

der Verhältnisse liegt im Ermessen des Richters, sowohl was das Verschulden als auch was die Folgen anbetrifft. Mit meiner Fassung möchte ich dem Uebergang zur Frankenjustiz vorbeugen. Wenn es nur einen Franken leiden mag, soll der Richter überhaupt nicht verpflichtet sein, eine Ermäßigung eintreten zu lassen, er soll das nur tun, wenn er findet, die Verhältnisse rechtfertigen es. Aus diesen Gründen empfehle ich Ihnen das Fakultativum. Wir haben auch im Obligationenrecht, wie ich glaube, nirgends die Fassung « wird », sondern der Richter « kann » so und so befinden, wenn auf sein Ermessen abgestellt wird.

Präsident: Wir haben uns zuerst eventuell zu entscheiden, ob nach dem ersten Antrag Böhi, der vom Berichterstatter aufgenommen worden ist, die Ermäßigung obligatorisch bei diesen leichten Verschulden einzutreten hat, oder ob nach Antrag Böhi diese Ermäßigung fakultativ aufgenommen werden soll mit dem Wort « kann ». Das, was herauskommt, werde ich in der Hauptabstimmung dem Antrage der Kommission gegenüberstellen.

Abstimmung. — *Volation.*

Eventuell: — *Eventuellement:*

Für den Antrag Böhi	18 Stimmen
Für den Antrag Bolli	14 Stimmen

Definitiv: — *Définitivement:*

Für den Antrag der Kommission	9 Stimmen
Für Festhalten am eventuell gefaßten Beschluß	20 Stimmen

Art. 37.

Antrag der Kommission.

Festhalten am Beschluß des Ständerates vom 24. März 1924.

Proposition de la commission.

Maintenir la décision du Conseil des Etats du 24 mars 1924.

Bolli, Berichterstatter: Der Ständerat hatte die Verjährung auf zwei Jahre angesetzt im Anschluß an die Gesetzgebung über die Eisenbahnhaftpflicht. Der Nationalrat hat aber ein Jahr bestimmt. Wir beantragen Festhalten an unserem Beschluß.

Es ist zu beachten, daß hier unter Umständen recht verwickelte Verhältnisse vorliegen können: die Bestimmung des Haftpflichtigen, die Entscheidung über den Umfang der Haftpflicht, die Verhandlungen mit der Versicherungsgesellschaft usw. usw. Das alles wird Zeit erfordern. Es ist auch nicht wünschbar, daß der Prozeß ohne Not zu frühzeitig angefangen werden muß, es liegt im Interesse der Parteien, daß sie Zeit zur Verhandlung und zur Ueberlegung haben. Wir beantragen Festhalten an unserem Beschluß.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 38.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 40.**Antrag der Kommission.**

3^{ter} Der Halter ist nicht verpflichtet, sich gegen die Folgen seiner Haftpflicht gegenüber seinem Ehegatten und seinen Blutsverwandten in auf- und absteigender Linie zu versichern.

Proposition de la commission.

3^{ter} Le détenteur d'un automobile n'est pas tenu de s'assurer contre les conséquences de sa responsabilité civile vis-à-vis de son conjoint, de ses ascendants et de ses descendants.

Bolli, Berichterstatter: Wir haben bei Art. 38 das Wort « fakultativer » gestrichen und lediglich das Marginale « Gerichtsstand » beibehalten, weil das Wort « fakultativ » nur Verwirrung bringen könnte.

Die nächste Differenz ist bei Art. 40. Die Aenderungen im ersten Alinea sind rein redaktionell. Das zweite bleibt unbeanstandet, dagegen hat der Nationalrat dem dritten Lemma noch einen Abs. 3bis beigefügt, das lautet: « Der Versicherer und der neue Halter sind berechtigt, binnen 14 Tagen nach dem Uebergang von dem Versicherungsvertrag zurückzutreten. » Der Kommission scheint diese Vorschrift gerecht und billig, sie kann ihr zustimmen. Dabei ist selbstverständlich, daß der Halter, wenn er die Versicherung gekündigt hat, sich selbstverständlich über die andere wird ausweisen müssen. Wir beantragen Ihnen, diesen Absatz anzunehmen nach der Fassung des Nationalrates. Das Al. 3ter des Nationalrates bestimmt, daß der Halter nicht verpflichtet sein soll, sich für die Folgen seiner Haftpflicht gegenüber seinem Ehegatten und Blutsverwandten in auf- und absteigender Linie zu versichern. Ihre Kommission beantragt Ihnen, allderdings mit Mehrheit, hier noch den Ehegatten einzufügen. Man hat diese Bestimmung aufgenommen, weil man sich Fälle vorgestellt hat, die einer etwas lebhaften Phantasie entspringen: Wie Väter und Söhne zuungunsten der Versicherungsgesellschaft Unfälle herbeiführen oder ausnützen könnten; wie es sehr unbillig wäre, wenn für einen Sohn oder für einen Vater dann die Versicherung einspringen müßte, und der Deszendent oder der Aszendent würde frei ausgehen usw. Es wird im Prinzip nicht viel gegen die Aufnahme der Ausnahmebestimmung einzuwenden sein. Zwischen den Deszendenten und Aszendenten bestehen die erbrechtlichen Beziehungen und die Pietätsverhältnisse, die man doch auch berücksichtigen kann.

Schon etwas anders liegt die Sache bei den Ehegatten. Da sind die erbrechtlichen Verhältnisse nicht so, wie zwischen Deszendenten und Aszendenten; sie können sogar durch Ehevertrag ausgeschlossen sein, auch können die verschiedensten güterrechtlichen Verhältnisse bestehen. Da will es mir persönlich als gefährlich erscheinen, auch den Dispens von der Versicherungspflicht eintreten zu lassen. Die Mehrheit der Kommission hat sich dann aber dafür entschieden. Ich scheine mit meiner Anschauung allein zu stehen und gebe zu, daß man verschiedener Meinung sein kann. Momentan würde ich keinen Antrag dagegen stellen und muß also bis auf weiteres damit einverstanden sein, daß der Antrag der Kommission so angenommen wird.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 40bis.**Antrag der Kommission.**

Der Versicherer ist verpflichtet, das Aussetzen oder Aufhören der Versicherung der zuständigen kantonalen Behörde zu melden. Dieses Aussetzen oder Aufhören hat aber frühestens nach zehn Tagen vom Eingang dieser Meldung an Rechtswirkung.

Proposition de la commission.

Voir art. 43 du projet.

Bolli, Berichterstatter: Hier mache ich darauf aufmerksam, daß nach dem Vorschlage des Nationalrates der alte Art. 43 unserer Vorlage, der vom Aufhören der Versicherungspflicht handelt, nun korrekterweise hinter Art. 40 kommt. Wir stimmen zu.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 42.**Antrag der Kommission.**

Streichen.

Proposition de la commission.

Biffer.

Bolli, Berichterstatter: Der Artikel ist, glaube ich, als Reminiszenz aus einem früheren Vorschlag geblieben. Wir beantragen Ihnen nun nicht etwa, ihn in der Fassung des Nationalrates anzunehmen, sondern ihn zu streichen. Er hatte nur einen wirklichen Sinn in dem Falle, wo die direkte Klage des Verunfallten gegen die Versicherungsgesellschaft aufgenommen worden wäre. Das ist nun aber nicht geschehen. Deshalb hat er keine Bedeutung mehr. Es liegt kein Grund vor, für die Automobilhaftpflichtversicherung andere Gerichtsstandsvorschriften zu schaffen im Verhältnis der Versicherungsgesellschaft einerseits und des Versicherten andererseits. Wir haben ja alle Kautelen durch die Gesetzgebung. Das Versicherungsgesetz schreibt vor, daß die Versicherungsgesellschaft in jedem Kanton Domizil nehmen muß. Man kann also an seinem Heimorte klagen. Also hätte die ganze Bestimmung dieses Art. 42 keinen Wert mehr. Leider ist ja auch die Bestimmung passiert, — an der ich so sehr Anstoß genommen habe und noch nehme, — die Art. 59 Bundesverfassung aufhebt zugunsten des durch Automobilunfall Verletzten. Somit sind die Gerichtsstände so vielgestaltig, daß es gar keine Schwierigkeiten mehr bieten kann auf irgend einem Weg zum Richter zu gelangen. Also schlagen wir Ihnen vor, diesen Artikel, der keinen Zusammenhang mehr mit dem ganzen System hat, einfach zu streichen. Ich zweifle nicht, daß sich auch der Nationalrat überzeugen wird, daß der Artikel überflüssig ist.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 44.

Bolli, Berichterstatter: Der Artikel enthält nach dem Nationalrat eine neue Gruppierung der Summen, die für die verschiedenen Vehikelarten versichert werden müssen. Differenz mit dem Nationalrat besteht nur darin, daß für alle Automobile die Ver-

sicherungssumme 5000 Fr. betragen muß. Wir hatten für die Motorräder nur 3000 Fr. angenommen. Die Kommission findet keinen Grund, hier nicht zuzustimmen. Wir würden den Artikel in der Fassung des Nationalrates vorschlagen.

Böhi: Ich möchte an die Kommission eine Anfrage stellen. In der Eingabe, die letzter Tage den Mitgliedern des Ständerates zugestellt worden ist, ist der Wunsch ausgesprochen worden, es möchte wie im Art. 11 des bisherigen Konkordates auch durch das Bundesgesetz der Halter zur Tragung einer gewissen Prozentsumme des Schadens verpflichtet werden. Ich nehme an, die Kommission werde sich seit dieser Eingabe nicht mehr versammelt haben. Deshalb möchte ich fragen, ob bei ihren früheren Beratungen dieser Punkt nicht erörtert wurde. In der Eingabe wird gesagt, daß auch im Auslande diese Schadentragung durch den Versicherten je länger je mehr an Bedeutung gewinne. Ich selber kann aus der Praxis nicht beurteilen, wie groß die Bedeutung einer solchen Klausel ist. Einen gewissen Wert wird sie sicherlich haben. Deshalb möchte ich den Standpunkt der Kommission zu dieser Frage kennenlernen.

Bolli, Berichterstatter: Ich glaube, wir haben darüber auch schon gesprochen und zwar bei der Eintretensdebatte und bei allen möglichen Anlässen, nämlich von der sogenannten Selbsthaltepflicht. Das war einer der Punkte, die namentlich auch beim Entwurfe des Gesetzes in Frage kamen. Man ist aber dazu gekommen, dieses Prinzip nicht ins Gesetz aufzunehmen. Ich glaube nicht, daß wir im gegenwärtigen Moment, wo zwischen den beiden Räten darüber Einigkeit besteht, daß eine bezügliche Bestimmung nicht aufgenommen werde, darauf zurückkommen sollen. Die Selbsthaltepflicht ist seinerzeit namentlich dem österreichischen Rechte nachgebildet worden. Sie besteht darin, daß ein gewisser Teil der Unfallsumme vom Halter selbst getragen werden muß. Das ist zutreffend damit motiviert, daß sich eben der Automobilist nicht bloß auf die Versicherung sollte verlassen können. Die Erfahrungen aber, die man mit dieser Selbsthaltepflicht in Oesterreich und anderswo gemacht hat, zeigt, daß das Ganze in der Tat und Wahrheit nur eine Komplikation bedeutet, ohne wirklich einen Nutzen zu bringen. Denn niemand kann den Halter verhindern, auch die Selbsthaltepflicht zu versichern. Das ist denn auch überall geschehen, wo sie eingeführt worden ist. Man hat also das Geschäft der Versicherungsgesellschaften besorgt, und nur diese haben ein Interesse daran. Aber den Zweck, daß der Halter seine Aufgabe und seine Verantwortung etwas ernster nehme, den hat man nicht erreicht. Dazu muß das Strafrecht dienen. Man kann also ruhig sagen, das Gesetz hat keinen Mangel dadurch erlitten, daß man die Selbsthaltepflicht nicht aufgenommen hat. Man könnte Stunden ausfüllen mit der Diskussion über diese Frage. Stelle man sich vor, wie verschieden die Selbsthaltepflicht wirkt bei den Vermögensverhältnissen der Halter, dann, wenn es sich z. B. um eine Aktiengesellschaft oder überhaupt um eine juristische Persönlichkeit handelt, die das Automobil führt usw. Die Sache hat sich wie gesagt als wertlos erwiesen. Schon das Justizdepartement hat davon abgesehen, einen Vorschlag zu machen. Er

ist auch bis jetzt in der Beratung nicht aufgenommen worden.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 45.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Eine rein redaktionelle Aenderung. Wir beantragen sie anzunehmen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 46.

Antrag der Kommission.

Abs. 1. Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

² Er kann den ausländischen Halter eines vom Ausland kommenden Automobils von seiner Versicherungspflicht für die unentgeltlich aus dem Ausland mitgeführten Personen entlasten.

Proposition de la commission.

Alinéa premier: Adhésion à la décision du Conseil national.

² Il peut exonérer le détenteur étranger d'un automobile, venant de l'étranger, de l'obligation d'assurer les personnes transportées gratuitement et venant de l'étranger.

Bolli, Berichterstatter: Auch bei Art. 46 herrscht offenbar materiell Uebereinstimmung, jedenfalls im ersten Absatz. Der Nationalrat hat nur etwas umständlicher redigiert. Wir sind, vorbehaltlich der Durchsicht durch die Redaktionskommission, damit einverstanden, daß die Fassung des Nationalrates als Beratungsgrundlage gelte. Aber beim Al. 2 schaffen wir eine Differenz; wir glauben aber doch den Gedanken des Nationalrates zu treffen. Sie sehen, daß der Nationalrat den Vorschlag macht, der Bundesrat könne den Ausländer der mit unentgeltlich geführten Personen über die Grenze kommt, von seiner Haftpflicht entbinden. Das kann aber nicht die Meinung sein; die Haftpflicht dieses Automobilisten gegenüber den mitgeführten Personen regelt sich unter Umständen gar nicht nach unserem eidgenössischen Recht. Stellen Sie sich das Verhältnis von Vater und Sohn, von Dienstherrn und Dienstboten usw. vor. Der Bundesrat wird überhaupt nicht in der Lage sein, eine gesetzliche Haftpflicht aufzuheben. Aber was gemeint ist, das geht, glaube ich, aus der Diskussion des Nationalrates hervor, das ist die Versicherungspflicht. Man will den fremden Automobilisten, der über die Grenze kommt, und der seine Familie oder überhaupt Personen unentgeltlich mitführt, von dieser Pflicht dispensieren können. Es ist deshalb hier statt Haftpflicht Versicherungspflicht einzusetzen. Wir beantragen Ihnen das und nehmen ohne weiteres an, daß es sich hier nur um ein Versehen gehandelt hat.

Angenommen. — *Adopté.*

*Art. 48.***Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Nächste Differenz bei dem schönen Wort «Bundesautomobil». Hier hat der Nationalrat zwei Artikel zusammengefaßt, die materiell nicht differieren von den Bestimmungen, die wir aufgenommen haben. Wir beantragen Zustimmung.

Angenommen. — *Adopté.*

*Art. 49.***Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Sie sehen, daß Art. 49 gestrichen wird, weil er zu Art. 48 kommt.

Angenommen. — *Adopté.*

*Art. 50.***Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Wir sind sehr dankbar für die Belehrung, daß der Kontrollschild sächlich ist. Es heißt, «das Kontrollschild», nicht der «der Kontrollschild». Das ist die Differenz bei Art. 50.

Böhi: Entschuldigen Sie, wenn ich nochmals, es ist das letztmal, das Wort ergreife. Ich bin für die Belehrung des Nationalrates über das genus des Schildes nicht so dankbar wie der Herr Berichterstatter und möchte der Redaktionskommission anheimstellen, diese Frage noch einmal zu prüfen. (Heiterkeit.) Ich glaube, der Schild in seiner ursprünglichen Bedeutung als Wehrgerät ist entschieden masculini generis. Mit bezug auf das Genus anderer Gegenstände, auf welche die Bezeichnung «Schild» übertragen wurde, kann man verschiedener Meinung sein. Der allgemeine Sprachgebrauch verwendet Kontrollschild als masculinum. Sie werden es durch das Bundesgesetz nie zustande bringen, daß man im Volke sagt: «Er hat das Schild vergessen», sondern der Schild wird im Volke masculini generis bleiben. Es sollte aber das Gesetz, wenn nicht zwingende Gründe dagegen sprechen, sich dem allgemeinen Sprachgebrauch anpassen. Ich stelle keinen Antrag, sondern möchte nur eine Anregung zuhanden der Kommission machen.

Präsident: Ich nehme an, daß der Rat das genus des Schildes nicht untersuchen wird, sondern diese Aufgabe der Kommission überläßt.

Bolli, Berichterstatter: Was man nicht deklinieren kann, das sieht man als ein Neutrum an! Ich bin Herrn Böhi sehr dankbar dafür, daß er mir zuhanden der Redaktionskommission den Rücken gestärkt hat. Ich habe das sehr notwendig, denn Sie wissen, daß ich in redaktionellen Dingen noch außerordentlich viel schüchterner und ängstlicher bin als sonst. Wir werden also die Frage prüfen.

Angenommen. — *Adopté.*

*Art. 52.***Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Hier sagen wir wieder im Anschluß an das früher Gesagte «mit Licht versehen», statt «durch leuchtende Laterne». Die Laterne ist antiquiert.

Angenommen. — *Adopté.*

*Art. 54.***Antrag der Kommission.**

Festhalten am frühern Beschluß.

Proposition de la commission.

Maintenir la décision antérieure.

Bolli, Berichterstatter: Hier sind die Worte über das Ausweichen und Vorfahren weggefallen. Nachdem Sie nun Art. 24 wieder aufgenommen haben, würde ich Ihnen beantragen, sie auch hier wieder anzunehmen.

Angenommen. — *Adopté.*

*Art. 55.***Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Angenommen. — *Adopté.*

*Art. 56, 57, 58 und 61.***Antrag der Kommission.**

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Angenommen. — *Adoptés.*

*Art. 62 bis.***Antrag der Kommission.**

Die zuständige kantonale Polizei- oder Gerichtsstelle ist verpflichtet, die Behörde welche, den Entzug der Führerbewilligung im Einzelfall verfügen kann, von jeder strafbaren Handlung in Kenntnis zu setzen, die zu einem solchen Entzug Anlaß geben könnte.

Proposition de la commission.

L'autorité cantonale de police ou de justice est tenue d'aviser l'autorité compétente pour retirer les permis de tout acte punissable pouvant entraîner le retrait d'un permis.

Bolli, Berichterstatter: Wir sagen im Marginale statt «Meldepflicht der Untersuchungsbehörden» «Meldepflicht der Polizei- oder Gerichtsstellen». Im Text sagen wir: «Die zuständige kantonale Polizei- oder Gerichtsstelle ist verpflichtet, die Behörde, welche den Entzug der Führerbewilligung im Einzelfall verfügen kann, von jeder strafbaren Handlung in Kenntnis zu setzen, die zu einem solchen Entzug Anlaß geben könnte». Wir tun das lediglich der Ordnung halber. In vielen Kantonen versteht man unter Untersuchungsbehörde das richterliche Untersuchungsamt, an das eine Angelegenheit oft erst gelangt, nachdem sie schon eine Zeitlang bei der Polizeibehörde hängig gewesen ist. Wir meinen aber, der Gedanke sei der, daß die Mitteilung so rasch wie möglich erfolgen soll. Deswegen soll schon diejenige Instanz, die sich mit dem Unfall am Anfang beschäftigt, verpflichtet sein, die Meldung zu machen. Es ist das der Sinn unserer Aenderung. Wir sind damit wohl materiell im Einklang mit der Auffassung des Nationalrates.

Angenommen. — *Adopté.*

*Art. 64.***Antrag der Kommission.**

Abs. 2 bis. Streichen.

Proposition de la commission.

Al. 2 bis. Biffer.

Bolli, Berichterstatter: Ich möchte Sie bitten, mir zu gestatten, nur über die materiellen Differenzen zu reden, weil ja die Redaktionskommission nach Bereinigung des Gesetzes sich sowieso damit wird befassen müssen.

Hier kommt nun Al. 2 bis. Wir beantragen Ihnen, dieses zu streichen. Es lautet: «Der Bundesrat ist ferner ermächtigt, die Arbeit und Ruhezeit der Berufschauffeure auf dem Verordnungsweg zu regeln». Der Beschluß ist seitens der Kommission mit Mehrheit gefaßt worden. Die Streichung wurde begründet wie folgt: Erstens wurde gesagt, man wolle einmal aus der Zeit herauskommen, wo die Gesetzgebungsgewalt delegiert wird an den Bundesrat. Zweitens könne man nicht gut solche gesetzliche Vorschriften nur im Verordnungswege schaffen, weil da doch eine gründliche Vorbereitung stattfinden müßte. Drittens werde es zunächst Sache der örtlichen Behörden sein, oder der kantonalen Behörden, der kantonalen

Administration und Gesetzgebung, nach dieser Richtung hin Ordnung zu schaffen; die Verhältnisse seien doch sehr verschieden. Endlich wird wohl auch in der Vollziehungsverordnung von selbst durch die eine und andere Vorschrift oder Kontrolle die Möglichkeit geschaffen werden, die Ueberanstrengung des Chauffeurs zu verhüten; materiell ist die Kommission damit einverstanden, daß alles getan werden soll, um sie zu verhindern. Die Kommission nimmt auch an, die Bundesbeamten werden mit den kantonalen Stellen auf der einen, die Organisationen der Halter und der Chauffeure auf der andern Seite wohl selbst zum Rechten sehen. Es sollte gar nicht notwendig werden, durch die Bundesgesetzgebung hier in die sehr verschiedenen und verwickelten Verhältnisse hineinzugreifen. Wir hoffen, es werde auf den angedeuteten Wegen das Ziel, das der Nationalrat erreichen will, besser und praktischer erreicht. Ohne die Organisationen wird sowieso nicht viel erreicht werden. Also glauben wir, die in Frage stehende Bestimmung kann entbehrt werden ohne Schaden. Sie gehört nicht in dieses Gesetz hinein. Wir schaffen ein Verkehrsgesetz und nicht ein Gewerbegesetz. Man wird den Weg finden, ohne das Verkehrsgesetz damit zu belasten. Dies die Gründe, warum die Kommission Streichung beantragt.

Angenommen. — *Adopté.*

*Art. 67, Abs. 2.***Antrag der Kommission.**

Mehrheit

Festhalten.

Minderheit

Streichen.

Proposition de la commission.

Majorité

Maintenir.

Minorité

Biffer.

Bolli, Berichterstatter der Mehrheit: Die Mehrheit beantragt Festhalten am Schlußsatz des Art. 67, lautend: «Der Bundesrat kann alsdann bestimmen, bis zu welcher Höhe die Kantone berechtigt sind, Taxen, Gebühren, Abgaben und Spezialsteuern auf Automobile und Fahrräder zu erheben». Die Bestimmung soll dem Bund eine gewisse Kontrolle geben über die Belastung der Automobilbesitzer, die allmählich doch ziemlich stark geworden ist in den Kantonen herum. Eine Minderheit beantragt Streichung.

Brügger, Berichterstatter der Minderheit: Es handelt sich um die Frage, ob man dem Bundesrat das Recht geben will, zu bestimmen, bis zu welcher Höhe die Kantone berechtigt sind, Taxen, Gebühren, Abgaben, Spezialsteuern auf Automobile und Fahrräder zu erheben. Mit der Mehrheit und Minderheit verhält es sich so: Wir waren 3 gegen 3; für das Festhalten ist das ganze Schwergewicht des Herrn Kommissionspräsidenten in die Wagschale gefallen. Einige

von den Kommissionsmitgliedern, die vorzeitig abreisen mußten, wären für Streichung gewesen. Formell ist die Sache richtig, wie es hier steht. Mehrheit für Beibehaltung des zweiten Absatzes, Minderheit für Streichung. Der Stichtscheid des Präsidenten ist für Beibehaltung gefallen.

Ich möchte nun doch den Antrag stellen, diese besondere Bestimmung, die gegen die Kantone geht, zu streichen. Schon der Text ist nicht geschmackvoll. Es heißt, der Bundesrat könne « alsdann » bestimmen. Es ist das gewissermaßen ein Markt. Der Bundesrat gibt Subventionen, aber zugleich setzt er « alsdann » auch fest, was die Kantone tun dürfen und was nicht. Schon das gefällt mir nicht, das hat zu sehr den Nebengeschmack des Abkaufens eines Rechtes der Kantone durch Subventionen. Wir sind sonst schon ein wenig in Gefahr, daß wir in den Kantonen uns das eine oder andere Recht durch Subventionen abkaufen lassen. Auf diesem Wege wollen wir nicht weitergehen. Der Bundesrat soll nicht « alsdann » bestimmen können, ob die Kantone noch selbst ihre Taxen und Gebühren festsetzen können.

Diese Bestimmung geht aber auch über die Bundesverfassung hinaus. Art. 37 bis sagt nichts davon, daß der Bund auch den Kantonen vorschreiben könne, wie hohe Taxen und Gebühren sie erheben können oder nicht. Der Verfassungsartikel sagt nur, der Bund sei befugt, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen, während den Kantonen das Recht gewahrt bleibe, den Automobil- und Fahrradverkehr zu gestatten oder zu untersagen. Es geht weit über diese Verfassungsbestimmung hinaus, wenn man den Kantonen vorschreiben will, wieviel an Taxen und Gebühren sie erheben dürfen. Warum hat man diese Bestimmung hineingenommen? Sie bedeutet ein Armutzeugnis und ein Mißtrauen gegen die Kantone. Das ist eigentlich der wahre Grund. Man hat dies viel freundlicher und höflicher gesagt, aber die Grundidee ist doch die: man fürchtet, die Kantone könnten Mißbrauch treiben und zu hohe Taxen, Steuern und Gebühren erheben. Das ist doch kein Grund, um in einem Gesetz den Kantonen Rechte wegnehmen zu wollen, die man ihnen nicht wegnehmen darf. Es wäre doppelt stoßend, wenn dieses Mißtrauensvotum und dieses Armutzeugnis an die kantonalen Regierungen gerade vom Ständerat ausginge, nachdem der Nationalrat gefunden hat, das dürfe man den Kantonen nicht bieten. Das wollen wir doch nicht tun. Ich stelle den Antrag, dem Nationalrat zuzustimmen und diesen Abs. 2 zu streichen.

M. Béguin: Je voudrais, en deux mots, appuyer la proposition de la minorité de la commission et vous recommander d'adhérer au Conseil national. Ainsi qu'on l'a dit, cette minorité est en réalité une majorité. Les deux tiers des membres de la commission se sont déclarés adversaires de la disposition critiquée qui est une atteinte inadmissible à la souveraineté fiscale des cantons. C'est par une circonstance occasionnelle, en fin de session, que la minorité de la commission s'est transformée en majorité. Dans notre Conseil, les avis étaient très partagés et c'est à une voix de majorité seulement que, le 27 mars 1924, vous avez maintenu l'alinéa que le Conseil national a biffé à la majorité de quelques voix.

Ständerat. — Conseil des Etats. 1925.

Ce qu'il y a de choquant dans cette disposition, c'est qu'elle est en contradiction avec toute la genèse de l'article constitutionnel qui est la base de la loi. Il a été démontré à l'occasion du débat du 27 mars 1924 — et le département fédéral ne l'a pas contesté — que si, au début, il a été question des taxes, impôts et redevances dans l'article constitutionnel, il y avait là un tel obstacle qu'on a sorti de cette rédaction tout ce qui concerne l'imposition fiscale des automobiles pour rendre possible l'acceptation par les cantons de l'article constitutionnel en projet. Voilà, Messieurs, ce qui résulte d'une étude attentive de la genèse de la disposition qui est à la base de la loi.

Et maintenant, on a trouvé ce moyen de prévoir des subventions à verser par la Confédération aux cantons. Et l'on nous dit que dès le moment où les cantons ont la perspective de toucher des subventions fédérales — que l'article constitutionnel ne mentionnait pas —, ils doivent faire des concessions qui n'ont pas été admises au début, c'est-à-dire accepter une limitation de leur souveraineté dans ce domaine. C'est là un raisonnement parfaitement inadmissible. Il est inadmissible, en effet, que par une disposition contraire à un principe constitutionnel, on en arrive à permettre à la Confédération d'intervenir dans un domaine qui ne lui appartient pas: celui des impôts qui, fort heureusement, est encore du domaine exclusif des cantons, et non de la Confédération.

Nous avons la conviction qu'en maintenant ici l'offre d'une subvention aux cantons, sous réserve de donner à la Confédération des compétences qu'elle n'a pas, qu'elle ne doit pas avoir, on élabore une disposition parfaitement inacceptable. M. Brügger l'a déjà démontré et je n'insiste pas. Il y a là une question de principe, assez importante pour que les membres du Conseil des Etats considèrent que le vote qui va intervenir a une signification étendue et pour qu'ils adhèrent à la décision du Conseil national, maintenant ainsi, sur ce point, les prérogatives cantonales qu'on n'a pas le droit de limiter ou de restreindre.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommissionsmehrheit	8 Stimmen
Für den Antrag der Kommissionsminderheit	23 Stimmen

Motion des Nationalrates. — Motion du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Ich will mich so kurz wie möglich fassen. Die Kommission war erstaunt über diese Motion, weil bekannt ist, daß ein internationales Konkordat über das Automobilwesen besteht. Man weiß auch, daß weitere Verhandlungen eingeleitet sind, für die Ausdehnung bezw. Revision dieses Konkordates, dem ja die Schweiz schon vor einer Reihe von Jahren beigetreten ist. Bekannt ist, daß in nächster Zeit wieder solche Konferenzen stattfinden werden und, wie ich Ihnen mitteilen kann, auch im Schoße des Völkerbundes sind entsprechende Anregungen im Gange.

Es geschieht also alles, was überhaupt denkbar ist, um auf internationalem Boden die nötige Regelung zu finden. Dabei besitzen wir die außerordent-

lich regsamen Interessenten, die Automobilbesitzer und ihre Vereinigungen. Es ist somit kaum notwendig, daß wir auf den großen Haufen unerfüllter Motionen auch noch eine legen, die gegenstandslos ist. Wir beantragen Ihnen, die Motion abzulehnen.

Abgelehnt. — *Rejetée.*

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

Nachmittagssitzung vom 29. September 1925.
Séance de relevée du 29 septembre 1925.

Vorsitz — Présidence: Hr. *Andermatt.*

1913. Frauen- und Kinderhandel und unzüchtige Veröffentlichungen. Bekämpfung.

Traite des femmes et des enfants et publications obscures.
Répression.

(Siehe Seite 303 hievor. — Voir page 303 ci-devant.)

Redaktionelle Bereinigung. — *Rédaction définitive.*

M. *Béguin*, rapporteur: La commission de rédaction instituée par le règlement sur les rapports entre les deux Conseils a procédé à la mise au point de la loi fédérale concernant la répression de la traite des femmes et des enfants et la répression de la circulation des publications obscènes. Sans être un chef-d'œuvre littéraire, cette loi nous paraît acceptable en la forme dans laquelle elle est présentée et nous vous en recommandons l'adoption.

Schlussabstimmung. — *Votation finale.*

Für Annahme des Gesetzentwurfes 37 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

Vormittagssitzung vom 30. September 1925.
Séance du matin du 30 septembre 1925.

Vorsitz — Présidence: Hr. *Andermatt.*

1796. Zollgesetz. Revision.
Loi sur les douanes. Revision.

(Siehe Seite 212 hievor. — Voir page 212 ci-devant.)

Redaktionelle Bereinigung. — *Rédaction définitive.*

Bolli, Berichterstatter: Ich glaube, die Vorlage mit nur wenigen Bemerkungen Ihnen begleiten zu müssen. Der vorliegende Text in deutscher und französischer Sprache ist das Resultat einer ziemlich zeitraubenden und, ich darf wohl sagen, gründlichen Arbeit der Redaktionskommission, die zusammengesetzt war nach den Vorschriften von Art. 8 und 9 des Gesetzes über den Geschäftsverkehr. Es ist bekanntlich schon von Anfang an Reklamation erhoben worden wegen der sprachlichen Gestaltung der Vorlage und wegen der Differenzen zwischen den beiden Texten. Es hat sich nun darum gehandelt, endgültig die Texte, soweit sie ursprünglich schon vorhanden und soweit sie aus den Beratungen der Räte hervorgegangen waren, in Einklang zu bringen in den beiden Sprachen, aber dann auch, Uebereinstimmung zu schaffen im ganzen Inhalt des Gesetzes, in den verschiedenen Artikeln von Anfang bis zu Ende.

Das Gesetz geht ja in verschiedenen Richtungen seine eigenen Wege. So hat es z. B. bei der Umschreibung der Zollvergehen sich hinweggesetzt über die heute allgemein angenommenen Benennungen der in Frage kommenden Delikte. Wir haben uns deshalb veranlaßt gesehen, um wenigstens ein wenig Ordnung in das System hineinzubringen und eine Wegleitung zu schaffen für denjenigen, der das Gesetz handhaben muß, einen besondern Art. 73 einzufügen, in dem die verschiedenen Delikte aufgeführt sind.

Im übrigen haben wir uns sehr sorgfältig gehütet, bei den zahlreichen sprachlichen Korrekturen, die ja kaum einen Artikel verschont haben, eine sachliche Aenderung zu bewirken, und das Resultat einer ersten Lesung haben wir dann dem Zolldepartement zugestellt mit dem Gesuch, es möchte uns darüber Bericht erstatten, ob in den von der Redaktionskommission festgestellten Texten etwa eine sachliche Abweichung von den Beschlüssen der Räte bzw. der ursprünglichen Vorlage zu finden sei.

Das Zolldepartement hat dann in einläßlicher Eingabe sich vernehmen lassen. Es hat fast durchwegs sich mit den Redaktionen einverstanden erklärt, hat einige Bemerkungen angebracht, wo es noch eine größere Klarheit und eine Verbesserung wünschte, und es konnte diesen Bemerkungen entsprechend Rechnung getragen werden. Es ist uns dann auch erklärt worden, man sei beim Zolldeparte-

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1925
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.09.1925
Date	
Data	
Seite	307-324
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 953

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Böhl, Berichterstatter: Ich habe tatsächlich übersehen, daß in der Kommissionssitzung beschlossen wurde, im französischen Text den Ausdruck « pour rendre applicables » zu ersetzen durch « concernant l'application ».

Präsident: Wenn kein Widerspruch erhoben wird, nehme ich an, Sie seien mit dem Antrage einverstanden.

Ziff. 2.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhésion au projet du Conseil fédéral.

Angenommen. — Adopté.

Ziff. 3.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Proposition de la commission.

Adhésion au projet du Conseil fédéral.

Angenommen. — Adopté.

Gesamtabstimmung. — Votation sur l'ensemble.

Für Annahme des Beschlußentwurfes 29 Stimmen
(Einstimmigkeit).

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

Nachmittagssitzung vom 15. Dezember 1925.
Séance de relevée du 15 décembre 1925.

Vorsitz — Présidence: Hr. Keller.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.
Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

Differenzen. — Divergences.

(Siehe Seite 307 hiervor. — Voir page 307 ci-devant.)

Beschluss des Nationalrates vom 8. Dezember 1925.
Décision du Conseil national du 8 décembre 1925.

Böhl, Berichterstatter: Ich verweise Sie darauf, dass zur Behandlung der Differenzen beim Automobilgesetz Ihnen ein Differenzbogen ausgeteilt worden ist; es ist das kleinere Format. Und dann ein Bogen mit den Differenzen, wie sie vom Nationalrat behandelt worden sind. Sie sehen dort die Anträge der nationalrätlichen Kommission, und ich möchte Ihnen nur mitteilen, daß der Nationalrat in allen Teilen seiner Kommission zugestimmt hat, daß also die Differenzen, die wir noch zu behandeln haben, basieren auf den Anträgen, die die nationalrätliche Kommission in Abweichung von den Beschlüssen gefasst hat, die wir im September d. J. getroffen haben.

Es sind im ganzen 4 Differenzen. Die erste ist beim Art. 27 der Vorlage betreffend Unfall. Eine andere bei Art. 31 betreffend die Frage des Ausschlusses und der Ermäßigung der Haftpflicht des Halters; das ist die wichtigste und wesentlichste Differenz. Die dritte Differenz finden Sie bei Art. 37, wo es sich um die Verjährungsfrist handelt, ob ein Jahr oder zwei Jahre. Und endlich die 4. bei Art. 64, Al. 2 bis — die französische Vorlage des Differenzbogens ist in diesem Punkte noch zu ergänzen durch das « bis » — wo es sich handelt um die Frage der Ordnung der Ruhezeit der Chauffeure durch eine Verordnung des Bundesrates.

Ich möchte Ihnen vorschlagen, artikelweise auf die Differenzen einzutreten und also zunächst zu Art. 27, überzugehen.

Art. 27.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Nationalrat.

Proposition de la commission.

Adhésion au Conseil national.

Böhl, Berichterstatter: Es handelt sich bei Art. 27, wie gesagt, um die Ordnung des Verhaltens des Führers bei einem Unfall. Die Kommission beantragt hier einmütig Zustimmung zum Nationalrat. Die Fassung der nationalrätlichen Kommission und des

Nationalrates bedeutet gegenüber derjenigen des Ständerates eine etwelche Erweiterung und Verallgemeinerung. Das liegt namentlich in dem Passus im 1. Lemma, wo gesagt wird, daß der Automobilist halten soll, wenn ein Unfall vorgekommen ist. Nach der Fassung des Ständerates hätte diese Pflicht des Haltens für den Führer nur bestanden bei Tod oder Verletzung. Der Nationalrat hat das verallgemeinert und schreibt nun überhaupt allgemein vor, daß gehalten werden muß bei jedem Unfall.

Im weitem sagt der Nationalrat noch deutlicher, daß der Automobilist verpflichtet ist, für etwaige Verletzte Hilfe herbeizurufen.

Ihre Kommission stimmt also ohne weiteres zu und beantragt Ihnen, die Differenz durch Zustimmung zum Nationalrat zu erledigen.

Angenommen. — *Adopté.*

Art. 31.

Antrag der Kommission.

Mehrheit.

Festhalten am Beschluss des Ständerates vom 22. September 1925.

Minderheit.

Zustimmung zum Nationalrat.

Proposition de la commission.

Majorité.

Maintenir la décision du Conseil des Etats du 22 septembre 1925.

Minorité.

Adhérer à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter der Minderheit: Wir kommen nun zu Art. 31, Ausschluß und Ermäßigung der Haftpflicht. Hier bestehen in der Kommission 2 Meinungen. Die eine, vertreten durch 5 Mitglieder, also die Mehrheit der Kommission, geht auf Beibehaltung der Schlußnahme unseres Rates vom 22. September d. J., die andere auf Zustimmung zum Nationalrat, sie ist vertreten durch 4 Stimmen. Es handelt sich hier um die Bestimmung über die Haftpflicht des Halters, die eigentlich während der ganzen Beratung des Gesetzes von den Vertretern des Automobilismus zur pièce de résistance gemacht worden ist.

Ich habe schon früher ausgeführt, daß nach meiner Beurteilung der praktischen Bedeutung den verschiedenen vorgeschlagenen Systemen der Abstufung der Kausalhaftung von den Interessenten viel zu hohes Gewicht beigelegt wird. Der heutige Richter beurteilt ja die Tatsachen nach freiem Ermessen, er hält sich nicht an starre Beweistheorien. Keine gesetzliche Vorschrift kann die Abstufung des Verschuldens der am Unfall Beteiligten genau definieren. Ich erinnere alle diejenigen, die Römisches Recht studiert haben, an die großen Differenzierungen von der luxuria und der culpa lata bis zur culpa levissima in den Pandekten. Alles entscheidet sich von Fall zu Fall, unter Würdigung aller tatsächlichen Verumstände und Verhältnisse — und Eigenschaften der Personen, die im Spiele sind. Einen mechanischen

Maßstab gibt es nicht. Möglich, daß wenigstens im Anfang die Formel des Gesetzes bei der Bemessung der Versicherungsprämien von Bedeutung sein könnte. Es wird aber bald der Ausgleich auf dem Boden der Gerichtspraxis sich ergeben, die wenig von den scharfen juristischen Distinktionen beeinflusst werden wird. Gegen übermäßige Ansprüche der Versicherungsgesellschaften ist nicht nur ein Kraut gewachsen. Die Automobilverbände haben es z. B. in der Hand, durch Selbsthilfe, durch Selbstversicherung, sich vor übermäßigem Druck der Versicherungsgesellschaften zu bewahren.

Aber wir werden Stellung nehmen müssen.

Der Unterschied zwischen den beiden Vorschlägen, die heute vorliegen, besteht immer noch darin, daß der Nationalrat bei der Diskulpation des Halters von der Kausalhaft diesen befreien will allgemein bei Verschulden eines Dritten, während der Ständerat bisher daran festgehalten hat, daß dieses Verschulden des Dritten ebenfalls ein grobes sein muß, um zur Entlastung zu genügen. Bezüglich des Verletzten herrscht über das Erfordernis groben Verschuldens derselben für die Diskulpation des Halters Einklang. Was grobes Verschulden ist, kann, wie ich gesagt habe, das Gesetz nicht bestimmen, darüber entscheidet im konkreten Fall der Richter.

Die Mehrheit der Kommission, die ihre Meinung wohl auch noch begründen wird, möchte an der ursprünglichen Fassung festhalten. Sie stützt sich namentlich darauf, daß unsere bisherige Lösung logischer, einfacher, konsequenter, der Rolle des Automobils auf unseren Straßen entsprechender sei. In dieser Hinsicht haben wir ja schon in der letzten Beratung alles Nötige gesagt, und ich will nur noch ausdrücklich bemerken, daß sowohl das erste wie das zweite Lemma des Art. 31 in Frage steht. Es handelt sich also lediglich darum: Soll der ganze Artikel nach Fassung des Nationalrates angenommen werden, oder wollen wir bei der ursprünglichen Fassung des ganzen Artikels beharren? Persönlich glaube ich aber heute mit den andern Kollegen von der Minderheit doch, es sei klüger und geboten, hier dem Nationalrat zuzustimmen. Er hat mit 85 gegen 54 Stimmen, also mit größerer Mehrheit als bei früherer Beratung, seine ursprüngliche Fassung festgehalten, nicht bloß gegenüber der unsrigen, sondern auch gegenüber einem noch weitergehenden Antrag Duft. Es ist also schwerlich Aussicht vorhanden dafür, daß der Nationalrat nachgibt und wir unsere ursprüngliche Fassung durchsetzen. Es ist aber sehr wünschbar, zum Schluß zu kommen, denn es sind nicht unwichtige Interessen im Spiele, die eine baldige Vorlage des Gesetzes fordern. Da es sich um aber eine Entscheidung handelt, bei der man in guten Treuen zwei Auffassungen haben kann, wäre starres Festhalten nach der Auffassung der Minderheit nicht angezeigt, sondern es ist schon durch die Klugheit Nachgeben geboten.

Mit Recht hat Herr Bundesrat Häberlin jüngst wieder in der Kommission darauf aufmerksam gemacht, daß die gute Wirkung und das gute Funktionieren des Gesetzes nicht zuletzt bedingt ist durch den guten Willen und die Mitarbeit der Automobilisten, und ich kann Ihnen verraten, daß ich soeben im Sinne dieser Auffassung eine große Auseinandersetzung mit einer Delegation von Automobilisten dort im Vorzimmer gehabt habe. Ich habe den Herren nach

verschiedenen Richtungen hin die Auffassung unserer Kommission über die Sachlage mitgeteilt. Ich habe dabei aber auch die Ueberzeugung gewonnen, daß bei richtigem Vorgehen die Automobilisten zu haben sein werden bei einer guten und vernünftigen Durchführung des Gesetzes. Die Automobilisten legen schon seit langem fast alles Gewicht ihrer Wünsche auf die Milderung der Haftpflichtbestimmung und sie wünschen die Annahme der nationalrätlichen Fassung. Das soll nicht entscheidend sein, muß aber beim Zweifel doch ins Gewicht fallen.

Für mich ist aber noch von einer gewissen entscheidenden Bedeutung, daß bei der Annahme der nationalrätlichen Fassung Einklang hergestellt wird mit den Bestimmungen anderer Bundesgesetze über außerordentliche Haftpflicht. Ich nenne die Eisenbahnhaftpflicht und das Postverkehrsgesetz (Art. 47). Volle Uebereinstimmung aber wird getroffen mit den Haftpflichtbestimmungen des Stark- und Schwachstromgesetzes, dessen Art. 27 den Diskulpationsbeweis als genügend ansieht, wie das Gesetz sich ausdrückt, «wenn es sich ergibt, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch Verschulden oder Versehen Dritter oder grobes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht worden ist». Wir stellen uns also vollständig auf den Boden dieser Gesetze, wenn wir dem Nationalrat zustimmen. Man kann also nicht sagen, daß wir völlig neues Recht schaffen. Im Gegenteil, wir würden uns an bereits bestehendes Recht anschließen, was sich bei der Handhabung des Gesetzes in der Praxis gut auswirken dürfte und von Bedeutung wäre.

Ich glaube mit der Minderheit, daß es heute geboten sei, dem Nationalrat zuzustimmen. Ich beantrage Ihnen die Annahme des Art. 31 in der nationalrätlichen Fassung.

Sigrist, Berichterstatter der Mehrheit: Es ist schon in der Kommission bemerkt worden, daß der Unterschied zwischen der Fassung des Nationalrates und der unsrigen in dieser Frage eigentlich nur ein ästhetischer sei. Die ständerätliche Fassung könne als die juristisch glattere und elegantere gelten, aber in der praktischen Anwendung würde der verschiedene Wortlaut in der Regel zum gleichen Ergebnis führen. Der rechtliche und namentlich der finanzielle Schutz sei für den Geschädigten nach beiden Lesarten ungefähr der gleich wirksame. Wenn dem wirklich so wäre, so würde ich für meine Person nicht zögern, auch bei dieser einzig noch bestehenden Differenz der Auffassung des Nationalrates zustimmen, zumal ja unser verehrte Herr Kommissionspräsident, doch ein durchaus anerkannter Magister elegantiarum in legibus ferendis, sich selber mit diesem Schönheitsfehler, den die nationalrätliche Fassung unzweifelhaft hat, abfindet. Allein nach der Ansicht der Mehrheit der Kommission, der ich mich durchaus anschließe, steht doch mehr als nur eine bloße Formfrage in Diskussion. Es sind sachliche Erwägungen, Rücksichten auf die künftige Rechtsanwendung, die uns bestimmen, Ihnen zu empfehlen, an der gesetzlichen Ordnung auch jetzt festzuhalten, die unser Rat im letzten September einstimmig als die richtige angesehen hat. Unser Rat befand sich ja damals allerdings auf diesem Gebiet unter ganz besonders qualifizierter Führung, indem es unser nun seither ausgeschiedener Kollege

Herr Dr. Scherer aus Basel war, der Ihnen die Gründe darlegte, denen Sie dann einstimmig folgten.

Ueber den Streitpunkt hat der Herr Referent Sie ja aufgeklärt; ich möchte meinerseits mich in allgemeinen rechtlichen Erörterungen nicht lange ergehen. Wir sind uns alle klar darüber, warum wir im Automobilgesetz die Zufallhaftung aufgestellt haben oder aufstellen wollen, warum wir den Halter des Fahrzeuges verpflichten, eine ausreichende Versicherung zur Deckung der allfällig beim Automobilbetrieb verursachten Schäden einzugehen, warum wir, und das ist ganz besonders von Bedeutung, dem Geschädigten einen unmittelbaren Anspruch gegen den Versicherer geben. Gewiß eine Rechtsbildung ganz außerordentlicher Art! Es soll ferner ein leichtes Verschulden des Geschädigten seinen Anspruch nicht ohne weiteres ausschließen. All dies wird von uns als berechnete Ordnung betrachtet, weil das auf der volkreichen Straße sich bewegende Automobil erfahrungsgemäß eine ganz außerordentliche Gefahrenquelle ist. Herr Bundesrat Häberlin hat im Nationalrat mit Recht darauf hingewiesen, daß man den Automobilbesitzern gewiß nicht derartige, ja weitgehende und für sie nicht bequeme Zumutungen machen würde, wenn sie eigene Automobilstraßen bauen und nur diese benutzen würden. So aber, weil eben das nicht der Fall ist und weil auch sonst der Automobilist nicht imstande ist, die große Gefährdung, die nun einmal mit dem Automobilbetrieb verbunden ist, materiell abzuschwächen, muß das Straßenpublikum in anderer Weise geschützt werden. Weil der erforderliche technische Schutz, um mich so auszudrücken, fehlt, muß ein um so besserer, ganz besonderer rechtlicher Schutz ihm gewährt werden. Das ist die Erwägung, die uns bestimmt, am Beschluß des Ständerates festzuhalten. Unser Rat hat eben gefunden, daß zu diesem unerlässlichen Rechtsschutz auch die Bestimmung gehöre, erst ein grobes, nicht aber schon ein leichtes Verschulden eines Dritten, durch das ein Automobilschaden verursacht wird, vermöge die Haftung des Halters dem Geschädigten gegenüber auszuschließen.

Es handelt sich, ich gebe das zu, bei dieser Streitfrage nicht um Sein oder Nichtsein unseres Schweizerlandes, aber immerhin um eine Frage von bedeutender Tragweite. Man hat, wie gesagt, von der ästhetischen Seite gesprochen. Sie liegt wohl darin, daß es juristisch doch auch gar nicht befriedigen kann, wenn nach der Fassung des Nationalrates im Prozeßfalle das Verschulden des direkten Ansprechers, das Verschulden der Klagepartei, vielleicht sogar das zugestandene Verschulden der Klagepartei, der beklagten Gegenpartei eine weniger wirksame Verteidigungswaffe in die Hand gibt als das gleich starke oder noch stärkere Verschulden des Dritten, der vorläufig an diesem Streitfall ja gar nicht beteiligt ist.

Es wird nun zuzugeben sein, daß die Ordnung in dieser Gesetzgebung nicht neu ist, wie der Herr Referent soeben ausgeführt hat. Allein die Tatbestände sind doch wesentlich andere. Und die Möglichkeiten, daß Automobilunfälle sich ereignen, bei denen nicht nur ein Geschädigter da liegt, sondern eben auch Dritte mit impliziert werden, sind ganz wesentlich häufiger als sie bei den übrigen vom Herrn Referenten erwähnten Gesetzen vorausgesetzt werden können. Ich glaube nun doch, wenn man sich auf den ästhetischen Boden stellt, wird man den Begriff

der Aesthetik sehr weit fassen; um diese Folgen als bloße Schönheitsfehler hinstellen zu können. Es handelt sich nach meiner Auffassung beim Vorschlag des Nationalrates mehr um eine logische Entgleisung; zu deren ausreichender Begründung die Logik der Tatbestände denn doch fehlt. Vorausgesetzt wird natürlich bei dieser Erwägung immer, daß die ratio legis als berechtigt anerkannt wird, dem durch einen Automobilunfall Geschädigten einen besondern Rechtsschutz zu sichern. Der Automobilist wird natürlich zu einer andern, an sich auch sehr naheliegenden Lösung dieses Widerspruches gelangen, die wir aber zum voraus ablehnen müssen.

Wir wollen aber ja die Gesetze der Logik und Aesthetik auf der Seite lassen! Wie wird sich nach der nationalrätlichen Fassung die praktische Anwendung auswirken; denn in der Praxis und nicht in der noch so schönen Theorie soll ja der ausreichende Rechtsschutz wirken! Es ist unvermeidlich, daß ich die Tragweite der zwischen den beiden Räten bestehenden Differenz an einem oder mehreren Beispielen etwas beleuchte. Die unerfreulichen Folgen, die bei Annahme der vom Nationalrat gutgeheißenen Lösung eintreten würden, scheinen mir doch derart zu sein, daß wir hier nicht beistimmen dürfen. Nehmen wir an, ein Herr X habe bei einem Automobilunfall eine Verletzung erlitten, die seine Erwerbsfähigkeit dauernd herabsetzt. Er faßt für den erlittenen Schaden die Versicherungsgesellschaft oder meinetwegen den Halter, ins Recht — es wird möglich sein, die Gesellschaft direkt zu belangen, — und diese wendet nun sein, daß ein Dritter durch ein allerdings leichtes Verschulden den Unfall und den Schaden verursacht habe. Der Kläger, Herr X, kann das natürlich nicht gelten lassen. Er oder sein Anwalt wird sich bemühen müssen, mit allen Kräften diesen Dritten als die reinste Unschuld hinzustellen; denn wenn bei diesem Dritten nach der nationalrätlichen Fassung auch nur ein leichtes Verschulden angenommen wird, wird der Kläger eben abgewiesen. Er wird unter Umständen sogar es hinnehmen, daß man ihm, dem Kläger, ein Verschulden nachweist, aber er wird im Prozesse mit aller Wucht dahin arbeiten, daß dieser Dritte, der genannt wird, vollständig reindasteht. Er kann sogar ohne weiteres zugeben, mich trifft ein Verschulden, allerdings kein schweres, den andern Dritten aber nicht. Das ist in diesem Prozeßfall doch eine ganz andere Taktik, als wie sie das Pinschgauerlied illustriert: Verschone unsere Häuser, zünd' lieber andre an. Da wird es viel eher heißen: Richter, wenn du einen Schuldigen haben willst, so nimm mich ein bißchen an den Ohren, aber laß mir den Dritten ungeschoren. Der Richter wird nun — wir dürfen das Beispiel so gestalten — beim Dritten ein leichtes Verschulden annehmen und muß deshalb die Klage abweisen. Der Kläger wird abgewiesen unter Kostenfolge. Er hat nun die Möglichkeit, darüber sind wir wohl alle einig, diesen Dritten ins Recht zu fassen. Allein in welcher andern Rechtsstellung befindet er sich in einem neuen Prozeßverfahren, das er durchführen will, wenn er für seinen Automobilschaden irgendeine Deckung haben will. Einmal wird er wahrscheinlich den Prozeß vor einem andern Gericht führen müssen, — quod capita tot census, — namentlich auch in bezug auf die Verschuldungsfrage, es kann ja schon diese Aenderung im Gericht zu einer ganz andern Beweiswürdigung und

ganz andern Erledigung des Falles führen. In diesem Verfahren gilt nicht mehr zugunsten des Geschädigten die Zufallhaft, sondern die Culpahaft des Obligationenrechtes. Während also der Kläger im früheren Verfahren das Bedürfnis hatte, den jetzigen Rechtsgegner als einen Engel an Unschuld hinzustellen, wird er im neuen Verfahren mit schwarzer Tinte operieren und so einen Schuldbeweis zu Lasten des neuen Beklagten erbringen müssen. Auch in bezug auf die Einrede des Selbstverschuldens ist zu ungunsten des Geschädigten auch wieder eine andere Rechtslage, indem doch der Abs. 2 des Art. 31 unseres Entwurfes die Frage des Selbstverschuldens anders lösen will, als sie in Art. 44 O. R. behandelt wird. Ich will nicht behaupten, daß die Differenz sehr groß ist, aber sie kann unter Umständen doch eine ungünstigere Rechtsstellung für den Geschädigten ergeben. Dieses Beispiel zeigt nun doch, daß der Rechtsschutz nach der Fassung des Nationalrates unter Umständen ein sehr ungenügender sein wird! Man kann ja nun sagen, der Geschädigte hätte ebensogleich von Anfang an diesen schuldigen Dritten ins Recht fassen sollen, nicht den Halter und nicht die Gesellschaft. Es ist dies schon in diesem Rate hervorgehoben worden. Aber gerade bei Automobilunfällen, wo alles so außerordentlich rasch zu- und hergeht, wo man unter Umständen die Besinnung und alles verliert, ist es ganz außerordentlich erschwert für den Ansprecher, nachher einen Dritten zu finden und festzustellen, ob er ein leichtes Verschulden oder kein Verschulden habe, oder in welcher Weise dieser Dritte mitgespielt hatte, um das Unglück herbeizuführen. Nach unserem Vorschlag aber würde der Schadensfall sehr einfach reguliert werden können gegenüber dem Geschädigten, es läge Zufallshaftung vor, seinerseits entweder gar kein Verschulden oder ein leichtes Verschulden, das die Zufallshaftung nicht ausschließt; es wird eben ihm gegenüber die Entschädigung geleistet werden, und der Halter oder die Versicherungsgesellschaft wird sich an den Dritten halten und ihn belangen.

Diese Lösung wird nach Auffassung der Mehrheit der Kommission der Sachlage viel gerechter und verletzt im Grunde genommen keine Interessen. Denn das muß doch immer wieder anerkannt werden, auch wenn ein Verschulden eines Dritten festgestellt wird oder ein Verschulden des Geschädigten selber, so ist doch immer in 99 von 100 Fällen das Automobil die entscheidende materielle Ursache des Schadens. Das Verschulden des Dritten als solches veranlaßt in den meisten Fällen den Unfall nicht, und auf jeden Fall in sehr vielen Fällen nicht in gleichem Ausmasse. Es gibt wohl dem Automobil, dem wirklichen Träger der Gefahr, die verhängnisvolle Richtung. Es ist nun einmal zu sagen, daß dieses gefährliche Fahrzeug, mit seinen allgemein anerkannten, durch die tägliche Erfahrung bestätigten Eigenschaften als eine außerordentliche Gefahrenquelle zu betrachten ist. Daher darf in solchen Fällen die Zufallshaftung, wenn es sich um leichtes Verschulden des Dritten handelt, nicht ausgeschaltet werden; denn für den Halter oder die Versicherungsgesellschaft bleibt ja immer der Regreß auf den schuldigen Dritten. Wir schaffen mit der Fassung nicht materielles Unrecht. Die Gesellschaft oder der Halter finden ihre Deckung am Dritten.

Von Herrn Bundesrat Häberlin wurde im

Nationalrat allerdings bei Behandlung der Differenzen auch die Frage aufgeworfen, ob überhaupt nach der neuen Ordnung im Automobilgesetz ein Rückgriff auf den Dritten gegeben sei, seitens des Halters des Automobils oder der Versicherung. Herr Bundesrat Häberlin seinerseits würde die Frage bejahen, der Rückgriff sei gegeben, aber er hat zwei hervorragende Juristen genannt, die anderer Meinung gewesen seien. Ich kenne diese hervorragenden Juristen nicht, aber wenn jeder Jurist nur einmal unser Gesetz durchliest, das ja in Art. 34 den Rückgriff im Sinne des Obligationenrechtes gegenüber allen Schuldigen vorsieht, und dazu noch die Botschaft durchliest, ich verweise auf die Seiten 16 und 17, wo das näher ausgeführt ist, kann nach meiner Auffassung es für ihn gar nicht zweifelhaft sein, daß dieser Rückgriff immer gegeben ist. Auch in unserer Kommission ist die Frage erörtert worden und zwar ohne daß nach dieser Richtung verschiedene Ansichten aufgetaucht wären. Eventuell, wenn wirklich der Wortlaut des erwähnten Art. 34 nicht klar genug sein sollte, so wäre es wohl Aufgabe der Redaktion, hier noch das Nötige vorzukehren. Es ist heute vom Herrn Referenten und auch in der Kommission noch ein anderer Trost geboten worden; namentlich in der Kommission ist geltend gemacht worden, in der Praxis werde es für den Geschädigten nicht viel ausmachen, ob im Gesetz schon leichtes Verschulden oder erst grobes Verschulden als Befreiungsgrund wirke. Der Geschädigte bekomme doch immer Recht und komme immer zu seiner Sache. Sei der Dritte nämlich vermöglich, so müsse dieser Deckung leisten, auch wenn im Prozeßfalle die Versicherungsgesellschaft oder der Halter liberiert werden. Es sei der Dritte da und dieser habe eben den Geschädigten seinerseits schadlos zu halten. Sei dieser Dritte aber ein armer Schlucker, so werden die Gerichte auch bei gleichem Tatbestand bei dem implizierten Dritten kein Verschulden annehmen, mehr aus Mitleid für den Geschädigten, weil der Dritte, der allerdings in leichtem Maße schuldbar ist, keine Entschädigung leisten kann. Dagegen ist die reiche Versicherungsgesellschaft imstande, zu bezahlen, deshalb, so würden die Gerichte sagen, drücken wir hier bei der Prüfung der Frage des Verschuldens des Dritten ein Auge zu und der Mann kommt zu seinem Recht. Wenn dem ja wirklich so wäre, und es ist nicht zu bestreiten, daß die Gerichte eher die Tendenz haben, zu ungunsten des Automobilisten zu entscheiden, wenn es sozusagen heute in der Rechtspraxis schon Gewohnheitsrecht ist, daß eben der Automobilist haften muß, oder um mich anders auszudrücken, daß der durch einen Automobilunfall Geschädigte, unter allen Umständen seine Deckung finden muß, warum wollen wir diese Gerichtspraxis nicht kodifizieren und für alle Fälle sie außer Zweifel setzen? Aber ich frage mich doch, ob wir als Gesetzgeber uns, wenn Sie mir diesen Ausdruck erlauben, mit dieser doch etwas schlaüen Ausrede aus der Geschichte ziehen dürfen. Ich glaube doch nicht, daß das ein Motiv des eidgenössischen Gesetzgebers sein darf, daß die Gerichte bei Abklärung der Verschuldungsfrage bei einem Automobilunfall nicht so sehr auf den Tatbestand des konkreten Falles abstellen werden, sondern eher auf den Steuerzettel des Dritten schauen, der da möglicherweise herangezogen wird. Es würde sich doch so eine Art Klassenjustiz durchsetzen, der ich wenigstens nichts abgewinnen kann.

Ich meine, wir müssen diese Art Klassenjustiz hier wie überall ablehnen.

Es kann ja nun freilich gesagt werden, daß es in der Konsequenz dieses Gedankenganges liegen würde, eigentlich auch das grobe Verschulden des Dritten als Befreiungsgrund nicht anzuerkennen, denn der Halter oder die Versicherungsgesellschaft hätten ja immer den Rückgriff auf den Dritten, ob es sich um ein leichtes oder grobes Verschulden handle. Ich will nicht ohne weiteres bestreiten, daß es eigentlich ja das Richtige wäre, wenn diese Konsequenz auch gezogen werden könnte. Wir wissen ja, daß solche Anregungen gemacht worden sind, sie sind die letzte Woche gefallen, sie sind in der Kommission zum Ausdruck gekommen. Aber ich denke, die Freunde des Automobilismus, die hier eine Entlastung schaffen wollen, die werden doch nicht verlangen, daß diese Konsequenz gezogen wird. Ich beruhige mich dabei, daß bei der Fassung des Ständerates, wie sie nun vorliegt, doch für den Geschädigten gegenüber der Fassung des Nationalrates außerordentlich viel gewonnen ist. Wir scheiden wenigstens alle diese Fälle des leichten Verschuldens aus und zwingen den Geschädigten nicht, zu riskieren, entweder den Halter ins Recht zu fassen oder den Dritten. Die Fälle, bei denen es zweifelhaft ist, ob überhaupt ein Verschulden durch den Dritten vorliegt, oder keines, bilden für sich ein grosses Gebiet. Wir haben die freie Beweiswürdigung, das freie Ermessen des Richters und damit auch die freie Würdigung der Schuldfrage, ob leichtes Verschulden, ob gröberes Verschulden, ob grobes Verschulden oder dolus. Es gibt auch hier in der Verschuldensfrage die Möglichkeit, die Stufen der Schuld voneinander abzugrenzen. Da ist einmal auf der einen Seite des Sündenregisters das Gebiet des Verschuldens oder keines Verschuldens. Auf der andern Seite haben wir das Gebiet des groben Verschuldens, vielleicht mit Uebergang schon in das Gebiet des dolus. Diese beiden Gebiete sind zweifellos scharf voneinander abgegrenzt. Dazwischen liegen die Uebergänge, der Uebergang vom wirklichen leichten Verschulden zum groben Verschulden.

Nach meiner Ansicht ist nun doch außerordentlich viel gewonnen für die Rechtsanwendung, für die sichere klare Rechtsanwendung und nicht nur für die elegantere und glattere Rechtsbildung, wenn wir das erste Gebiet, dieses Uebergangsbereich von Verschulden oder Nichtverschulden des Dritten als Befreiungsgrund völlig ausschalten, und wenn so der Geschädigte in keinem Falle im Zweifel ist, wen er ins Recht zu fassen hat und auf welchem Wege er zu seinem Ziele gelangt. Das ist ja eben im Einzelfall immer die große Schwierigkeit, sich über diese Fragen klar zu werden. Wenn wir Juristen da auch keine Schwierigkeit hätten, in bestimmtem Falle nach dem Gesetze oder sogar nach der Billigkeit eventuell unter Berücksichtigung des Steuerzettels des Dritten, zu entscheiden, so müssen wir doch bedenken, daß wir die Gesetze nicht so machen, damit der Richter seinerseits im Gesetz für den Einzelfall eine Lösung findet, sondern der Normalfall ist der, daß nicht der Richter darüber entscheide, sondern die Interessenten und namentlich diejenigen, die man durch das Gesetz schützen will. Der Geschädigte soll in den meisten Fällen zum voraus wissen, daß er für seinen Schaden gedeckt wird, von wem er gedeckt wird, und er soll namentlich die Sicherheit haben, daß er ohne Prozeß

gedeckt wird. Deshalb schreiben wir die Versicherungspflicht vor für den Halter des Automobils; deshalb geben wir dem Geschädigten sogar ein direktes Klagerecht gegenüber der Gesellschaft, dem Versicherer, also weitgehende Maßnahmen, um den Geschädigten möglichst sicher zu stellen.

Ich weiß nun nicht, ob es mir auch so geht wie andern, die seitens der Automobilisten oder wenigstens ihrer Wortführer als ihre besonderen Feinde angesehen werden, weil sie solche Auffassungen vertreten und das künftige Automobilgesetz in bezug auf die Haftpflicht so gestaltet haben wollen. Ich darf sagen: ich fühle mich hier durchaus frei von jeder Befangenheit gegenüber den Besitzern der Automobile wie gegenüber den Automobilen selbst. Ich möchte mich deshalb nach dieser Richtung jeder polemischen Äußerung enthalten; aber doch immerhin das noch bemerken: Es ist gestern wieder durch die Zeitungen die Drohung gegangen, daß, wenn der Ständerat nicht zur Einsicht gelange und nicht ebenfalls entgegenkomme, das Referendum ergriffen werde. Das hat mir wenig Eindruck gemacht, auf jeden Fall macht es Ihnen, wie mir, keinen guten Eindruck. Ich weiß nicht, ob sich nicht die Herren Automobilisten und ihre Freunde doch in einer gewissen Täuschung befinden. Man hört immer wieder sagen, es sei eigentlich beim Automobil mit der Einstellung des Teiles der Menschheit, die nicht Automobil fährt und die namentlich kein Automobil besitzt, zum Automobil wie mit der Einstellung der Leute zur Eisenbahn. Das Automobil teile das Schicksal der Bahnen. In früheren Zeiten habe man die Eisenbahn auch mit feindseligen Augen angesehen. Die Gründer von Bahnen hätten mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt. Aber all das sei ja verschwunden, und heute schwöre alles für die Eisenbahnen. Beim Automobil werde es mit der Zeit offenbar auch so kommen. Ich glaube nicht, daß das richtig ist. Dieser Vergleich trifft nicht zu. Denn bei der Eisenbahn schwanden die Vorurteile sofort, als die Bahnen sich entwickelten, als der Betrieb eröffnet wurde, als die Vorteile des Bahnbetriebs, die wirtschaftlichen Werte, die in ihm liegen, allseitig sichtbar wurden, und auf der andern Seite eigentliche Schädigungen kaum in Erscheinung traten. Aber beim Automobil war es gerade umgekehrt. Man kann nicht behaupten, daß das Automobil bei seinem ersten Erscheinen auf der Straße mit besonderer Apathie angesehen worden sei. Im Gegenteil, man hat mit warmem Interesse das neue Verkehrsmittel begrüßt, ebenso wie man später auch den Flieger in der Luft mit größter Freude und wärmster Teilnahme beobachtet hat. Aber in der Folge ging es eben anders. Je mehr sich das Automobil der öffentlichen Straßen bemächtigt hat, und je mehr seine Gefahren, die nun einmal nicht geleugnet werden können, empfunden worden sind, desto lebhafter wurde auch der Unwille über das Treiben dieses wirklich unruhigen Elementes im Straßenbilde. Gegenüber von so viel Belästigungen und Gefährdungen, die nun einmal mit dem Automobilbetriebe verbunden sind, kann Sympathie nicht aufkommen und noch viel weniger bestehen. Es wird nun einmal, ich will das wiederholen, nicht möglich sein, auch beim besten Willen der Automobilfabrikanten und Automobilfahrer, diesem modernen Verkehrsmittel das für die Umwelt Gefährliche und Belästigende zu nehmen.

Wenigstens wird das nach den heutigen technischen Errungenschaften nicht möglich sein. Wir müssen das festhalten. Wir wollen das festhalten. Wir wollen am guten Willen der Fahrer nicht zweifeln; wir wollen zugeben, daß unter den Automobilbesitzern sehr viele vornehm denkende Menschen sind, ganz gewiß. Aber das Uebelliegt nach meiner Ueberzeugung nicht bei den Personen, sondern an der Sache, und wenn man die Vorurteile, sofern man sie so nennen will, wenn man die anerkannt feindselige Einstellung des Publikums, der großen Masse der Straßengänger, gegenüber dem Automobil beseitigen will, dann muß man eben am andern Orte einsetzen. Die technische Sicherstellung kann nicht erhöht werden, wohl aber die rechtliche. Mir scheint, daß gerade der Art. 31 in der Fassung des Ständerates geeignet ist, diese rechtliche Sicherheit zu bieten, ohne daß er damit die Automobilisten allzu stark belastet. Ich meine, was diese dadurch gewinnen an Vertrauen, an Sympathie in der Öffentlichkeit, das ist doch auch einige Franken, und wären es auch 30 oder 40 Franken im Jahre, wert.

Wir wollen daher für die Lösung des Ständerates eintreten und daran festhalten, ohne daß wir uns dabei dem Vorwurf auszusetzen brauchen, wir seien in einseitiger Voreingenommenheit gegenüber den Automobilisten befangen. Aus diesem Grunde möchte ich Ihnen namens der Mehrheit der Kommission empfehlen, am Beschluß des Ständerates festzuhalten.

Bundesrat Häberlin: Gestatten Sie mir, Ihnen namens des Bundesrates Zustimmung zum Antrage der Minderheit zu empfehlen. Das geschieht selbstverständlich nicht mit dem Vorwurf an die Mehrheit, daß sie einen unhaltbaren Standpunkt vertrete, und daß man nur aus Voreingenommenheit den andern Standpunkt einnehme. Herr Siegrist hat ja in seinen interessanten Ausführungen begründet, warum er und die andern vier Herren der Mehrheit der Kommission zu einer abweichenden Lösung gekommen sind. Wir wollen aber doch resumierend die ganze Situation des Automobilisten nach unserer neuen Haftpflichtgesetzgebung noch einmal ins Auge fassen.

Wir dürfen doch davon ausgehen, daß der natürliche Grundsatz der zivilrechtlichen Haftbarkeit der ist, daß, wenn jemand geschädigt wird, derjenige dafür haftbar ist, der ein Verschulden trägt. Das ist die Norm, die bisher gegolten hat, die obligationenrechtliche Norm. Darüber sind wir nun hinausgegangen, und zwar in weitgehendem Maße hinausgegangen auch bei der Fassung der Minorität, bei der Fassung des Nationalrates. Der Automobilist muß ohne weiteres haften, das betrachten wir alle als selbstverständlich, für das Verschulden der Drittpersonen, die unter seiner Leitung stehen, des Chauffeurs, wollen wir sagen. Damit gehen wir ja nicht ohne weiteres über das obligationenrechtliche System hinaus. Wir haben auch dort schon die Haftung des Geschäftsherrn, des Tierhalters usw. Man kann das also noch unter diesem Standpunkte betrachten. Nun gehen wir aber weiter und sagen: Der Automobilist hat auch zu haften für den Zufall, wenn gar kein Verschulden vorliegt, weder sein eigenes noch das Verschulden des Geschädigten, noch das Verschulden eines Dritten. Das ist schon ein recht erheblicher Schritt, eine starke Belastung des Automobilisten, eine Belastung, mit der ich durchaus

einig gehe, die ich mit meinem juristischen Gewissen vereinbaren kann. Nach der Fassung des Nationalrates gehen wir nun aber noch weiter: Sogar dann, wenn kein Verschulden des Automobilisten vorliegt, aber ein Verschulden des Geschädigten, jedoch nur ein leichtes Verschulden des Geschädigten, auch dann erklären wir den Automobilisten haftbar, wenn auch nicht ohne weiteres in vollem Umfange. Der Richter kann dann den Anspruch des Geschädigten gegenüber dem Automobilisten reduzieren. Aber auch das ist eine ganz starke Belastung; der Geschädigte ist eigentlich der Schuldige, und der Automobilist ist der Unschuldige. Erfordert es nun wirklich dieser Einbruch ins System, den wir aus Kommiserationsgründen vornehmen, daß wir der Eleganz halber noch einmal einen Einbruch in die allgemein gültigen Grundsätze begehen und weitergehend sagen: Auch dann haftet der Automobilist, wenn er keinen Fehler begangen hat, aber ein Dritter einen leichten Fehler begangen hat, wenn also ein Dritter in die Kausalität eingegriffen hat mit menschlicher Handlung oder menschlicher Unterlassung gegenüber einer Aufmerksamkeitspflicht, die für ihn bestanden hätte? Das ist nun ein bedeutend weiterer Schritt. Da schalten wir also die wirklich vorhandene Schuldkausalität aus, wo ein Dritter in den Kausalnexus eingegriffen hat. Der Automobilist bleibt trotzdem haftbar. Ich glaube, wenn Sie das unbefangen prüfen, so werden Sie wenigstens soweit mit mir einig gehen, daß man diesen Schritt doch nur dann tun soll, wenn er absolut nötig ist, wenn keinerlei Bedenken gegen ihn vorgebracht werden können. Der Automobilist muß sich also versichern für irgendeine Drittperson, für die er gar keine Verantwortlichkeit trägt, schon weil er sie gar nicht kennt und nicht weiß, daß sie einmal in seine Lebens- und Rechtsverhältnisse eingreifen wird. Bei der Ueberlegung, ob wir zu diesem Schritt gezwungen sind, haben wir vielleicht auch beizuziehen die bisherige Gesetzgebung auf andern Haftpflichtgebieten, z. B. die Eisenbahnpflichtgesetzgebung, die Haftpflichtgesetzgebung auf dem Gebiete des Starkstromgesetzes. Was finden wir da?

Wir finden, daß wir bei der Regulierung auf diesen beiden Gebieten diesen Schritt nicht getan haben. Dort ist der Unternehmer, die Eisenbahn, das Elektrizitätswerk nicht haftbar; wenn das Verschulden eines Dritten kausal gewesen ist, auch wenn das Verschulden nur ein leichtes gewesen ist. Also mit andern Worten, wir schaffen hier eine Ausnahmestellung, die sich kaum rechtfertigen läßt durch den Charakter des Automobilbetriebes.

Wir schaffen aber auch Unsicherheit über die rechtliche Konstruktion. Herr Ständerat Siegrist hat erklärt, für ihn sei der Fall ganz klar, wenn ich die Frage stelle, wie es nun sei nach Fassung der Majorität der Kommission. Ist der Dritte ganz frei, der ein Verschulden begangen hat, existiert gegen ihn ein Rückgriff des Automobilhalters für die Summe, die er aus Kausalhaftung dem Geschädigten bezahlt hat, und weiter: Hat der Geschädigte für den Restanspruch, der ihm vom Autohalter nicht vergütet worden ist, weil der Richter reduziert hat nach Fassung der Majorität, dann gegenüber dem Dritten einen Restanspruch? Herr Ständerat Siegrist sagt: Beides bejahe ich. Wir sind zufällig, ich freue mich dessen, der gleichen Meinung. Ich würde das Gesetz auch so auslegen. Aber ich wiederhole, was ich

schon im Nationalrat gesagt habe: Ganz hervorragende Juristen, die sich seit ein paar Jahren mit dieser Automobilgesetzgebung befaßt haben, vertreten eine ganz andere Auffassung. Es besteht also Unklarheit in der Fassung der Kommissionsmehrheit, und das sollte nicht der Fall sein. Das sollte man korrigieren.

Nun hat Herr Siegrist ferner mit praktischen Beispielen argumentiert und gefragt, ob nicht Schwierigkeiten eintreten, wenn nach der nationalrätlichen Fassung der Geschädigte den Automobilisten zuerst belangt, abgewiesen wird und dann gegenüber dem Dritten vorgeht. Ich möchte eines sagen: nach der nationalrätlichen Fassung, die vorseht, daß der Automobilist nicht haftbar ist weder bei grobem noch bei leichtem Verschulden des Dritten, wird eben der Geschädigte den Dritten fassen und nicht den Automobilhalter, er wird an den gelangen, von dem er weiß, der ist eigentlich schuldig, der hat einen Fehler begangen und der ist mir haftbar. Dann kann keine Schwierigkeit entstehen. Nehmen Sie den Fall, er faßt diesen Dritten, von dem er annimmt, er habe ein Verschulden begangen. Er wird abgewiesen, weil der Richter erklärt: Nein, es ist überhaupt kein Verschulden des Dritten vorhanden. Dann ist die Situation völlig abgeklärt. Dann weiß er, jetzt kann ich gegenüber dem Automobilhalter vorgehen, und es wird mir kein nachfolgender Richter entgegenhalten können, daß ich abgewiesen werden würde, weil ein Verschulden des Dritten in Frage komme, ich kann ihm das Urteil produzieren und erklären, daß ich abgewiesen worden bin von demjenigen Richter, der für den Dritten zuständig ist, der das allein zu entscheiden hat. Also muß der neue Richter, der zuständig ist für den Automobilhalter, dieses Urteil gelten lassen, sonst tut er Unrecht, liquides Unrecht. Wir haben somit eine abgeklärte Situation. Aber was kann umgekehrt nach der Lösung der ständerätlichen Kommissionsmehrheit passieren, wo Sie die Haftung des Automobilisten zulassen? Da kann es nun vorkommen, oder wird es vorkommen, daß der Geschädigte den Automobilhalter einklagt. Der Richter macht Gebrauch von dem Reduktionsrecht, weil er in diesem Prozeß, wo der Dritte gar nicht teilnimmt, — er ist nicht belangt — die Einrede des Automobilhalters schützt, ein Dritter habe ein leichtes Versehen begangen. Der Richter nimmt das an, weil die Verteidigungsmittel des in diesem Prozesse unbeteiligten Dritten gar nicht vorlagen und deshalb nicht geprüft werden konnten. Der Geschädigte erhält 50 % seines richtig bemessenen Anspruches, in der Meinung, das andere könne nun beim Dritten geholt werden. Nun muß aber der Dritte vor seinem Richter gesucht werden, vor einem anderen Richter, da er vielleicht an einem ganz anderen Ort wohnt. Dieser dritte Richter sagt, nach Vorlage aller Beweise, die nun nach Anhörung und Produktion der Beweismittel des Dritten geprüft werden können, finde er, der Dritte trage überhaupt kein Verschulden. Er weist den Geschädigten mit seiner Klage für die restierenden 50 % ab. Dieser will nun noch den Automobilhalter für den Rest nehmen. Unterdessen ist die einjährige Verjährungsfrist abgelaufen. Es hat seine Gefahren, weil eben hier verschiedene Rechtsverhältnisse in Frage stehen. Es ist nicht dasselbe wie bei dem leichten Verschulden des Geschädigten.

Dort haben Sie nur den Automobilhalter auf der einen Seite, den Geschädigten auf der andern, also ein ganz klares einzelnes Rechtsverhältnis, das durch den einen Richterspruch liquidiert wird. Aber bei Verschulden des Dritten haben Sie ein Rechtsverhältnis zwischen dem Geschädigten und dem Automobilhalter, zwischen dem Geschädigten und dem Dritten und einen Rückgriffsanspruch zwischen dem Automobilhalter und dem schädigenden Dritten. Die Sache ist viel komplizierter.

Nun habe ich mir endlich erlaubt, darauf hinzuweisen, was in dem Falle, wo nach der nationalrätlichen Lösung der Geschädigte den Automobilisten anpackt und einklagt, passieren wird. Der Automobilist wird sich wehren. Der Geschädigte wird dem Richter erklären: Allerdings wird behauptet, es habe ein Dritter ein leichtes Verschulden begangen, aber bei diesem Dritten kriege ich nichts, der hat überhaupt nichts; also muß ich mich an den Automobilisten halten. Nun wird Herr Siegrist sagen, daß das kein Rechtsargument sei. Es ist aber eben so, daß hier beim Begriff des leichten Verschuldens die tatsächlichen Verhältnisse außerordentlich delikant sind. Der Richter, der weiß, beim Dritten bekommt der unschuldig Ueberfahrene nichts, der wird mit besonderer Sorgfalt prüfen: Kann und muß ich wirklich nicht sagen, daß der Automobilist ein noch so kleines Versehen auch begangen hat, kann ich den wirklich nicht nehmen, ist es so sonnenklar, daß der keinen Fehler begangen hat? Und wenn das noch ganz sonnenklar erscheint in den seltenen Fällen, wo sich das so präsentiert, darn kann und wird er sich erst noch die weitere Frage stellen: Ist es auch ganz sicher, daß der Dritte, dem man leichtes Verschulden vorwirft, wirklich ein Verschulden begangen hat oder ist es nicht ein bloßer Zufall gewesen, wenn er den Mann ins Auto hineingeschupft hat? War das eine fahrlässige Handlung oder eine Reflexbewegung, für die er gar nicht verantwortlich ist? Sie sehen, es gibt zwei Wege, auf denen die Haftung des Automobilisten eingeschaltet werden kann durch ein Spiellassen der wirtschaftlichen Verhältnisse auf die richterliche Mentalität. Herr Siegrist wirft mir vor, man dürfe doch nicht darauf rechnen, daß ein Richter durch diese Ueberlegung sich beeinflussen lasse. Absichtlich sicherlich nicht, aber unwillkürlich. Wir wollen mit Tatsachen und nicht mit Vorschriften rechnen. Unwillkürlich geschieht das, wie es seit 40 Jahren geschehen ist unter der Herrschaft des Obligationenrechts, wo in 90 % der Fälle der Automobilist hat bezahlen müssen, obwohl man ihm ein Verschulden nachweisen mußte. Das wird in den nächsten Jahrzehnten nicht anders werden, diese Möglichkeit der unbewußten Beeinflussbarkeit des Richters zugunsten eines finanziell Schwachen bei Tatbeständen, wo es sich um eine schwierige Verschuldensabschätzung handelt. Ich habe das auch den Automobilisten gesagt: In Tat und Wahrheit reduziert sich diese juristische Frage auf eine Frage der Praxis. Es ist kein großer Gewinn, den die Automobilisten da mit heimtragen, auch wenn die nationalrätliche Fassung angenommen wird, aber sie haben das Gefühl, daß sie gerecht behandelt worden seien, daß man nicht zu ihren Ungunsten eine Ausnahmegesetzgebung geschaffen habe, die man bisher noch auf keinem Gebiete geschaffen hat.

Und nun noch ein Wort: Sie reden von der Eleganz und von Konsequenz. Ja, meine Herren von der Mehrheit der Kommission, Sie sind auch inkonsequent. Sie sagen: Wir wollen dafür sorgen, daß unter allen Umständen dem Geschädigten, wenn er selbst wenigstens nicht schuldig ist, ein habhafter Beklagter gegenübersteht, ein durch Versicherung Gedeckter. Wenn Sie das konsequent durchführen wollten, müßten Sie weitergehen und sagen: Auch dann, wenn ein Dritter ein grobes Verschulden begangen hat, haftet unter allen Umständen zuerst der Automobilist, und er hat nur den Rückgriff auf den Dritten. Auch ein Dritter, der grob schuldhaft gehandelt hat, kann insolvent sein, nicht nur der, der eine leichte Fahrlässigkeit begangen hat.

Also! Die Eleganz und die Konsequenz sind nicht so vollständig auf Ihrer Seite, wie Sie glauben, sondern auch Sie wären inkonsequent. Wenn wir das hüben und drüben zu Recht oder Unrecht unsern gegenseitigen Lösungen vorwerfen, so glaube ich, sollte eine Lösung angenommen werden, die nun die beiden Räte vereinigen kann, eine Lösung, welche den Automobilisten das Gefühl der gerechten Behandlung gibt. Ich sage ganz offen: Auch ich spreche nicht unter dem Drohfinger des Referendums; ich möchte aber die Herren unter Ihnen bitten, welche etwa unangenehm berührt worden sind durch gewisse Aeußerungen automobilistischer Kreise, sich nicht durch Stimmungen leiten zu lassen, nicht ab irato zu entscheiden. Ich möchte diejenigen Herren, welche glauben, aus Gründen der Billigkeit, die ich Ihnen auseinandergesetzt habe, dem Automobilisten entsprechen zu müssen, bitten, das zu tun wegen der Automobilisten. Und ich bitte diejenigen Herren, welche ein wenig erzürnt sind über gewisse Aeußerungen der Automobilisten, trotz dieser Automobilisten ihnen Recht und Billigkeit zuteil werden zu lassen, damit sie in Zukunft, wenn das Gesetz Gesetz wird, gern gewillt sind, in der Ueberzeugung, richtig behandelt worden zu sein, an der Durchführung des Gesetzes mitzuarbeiten. Das haben wir nämlich nachher auch nötig. Wir brauchen eine Zusammenarbeit aller Volkskreise. Dieses Gesetz hat es nötig, daß wir ihm keine unnötigen Schwierigkeiten schaffen. Ich halte das Gesetz nicht für ideal, aber ich halte es für einen guten Fortschritt auf dem Gebiete des Verkehrswesens, als eine erste Etappe, der wir den Weg ebnen und nicht erschweren wollen. Darum bitte ich Sie nochmals, der Minderheit Ihrer Kommission, die ja der Mehrheit beinahe die Wage hält, und dem Nationalrate zuzustimmen, nicht bloß weil dort das Stimmenverhältnis ein entschiedenes war, sondern weil wir doch mit diesem Gesetz vorwärts machen und es zur Tat werden lassen sollten.

Siegrist, Berichterstatter der Mehrheit: Wollen Sie entschuldigen, wenn ich das Wort nochmals verlange. Ich möchte mir nur eine Bemerkung erlauben, um einem Mißverständnis, das die Worte des Herrn Bundesrat Häberlin hervorrufen könnten, zu begegnen. Herr Bundesrat Häberlin hat die sehr wichtige Frage erörtert, ob der Halter einen Rückgriff habe auf den schuldigen Dritten und sich wieder auf die zwei Juristen berufen. Im Anschluß daran hat er bemerkt, es scheine nun doch, daß in der Fassung des Ständerates eine Unklarheit liege. Ich möchte nun doch feststellen, daß, sofern

eine Unklarheit bestehen sollte, diese nicht bei Art. 31, sondern in Art. 34 des vorliegenden Entwurfes zu suchen wäre. Art. 34, Ab. 1 lautet: Art und Größe des Schadenersatzes bestimmen sich nach den Grundsätzen des Obligationenrechtes über unerlaubte Handlungen. Abs. 2: Das Gleiche gilt für die Verteilung und den Rückgriff unter den Haftpflichtigen, wenn das Verschulden mehrerer Personen oder verschiedener Haftgründe zusammentreffen.

Nun kann zweifellos in Abs. 2 unter dem Begriff «Haftpflichtigen» und «Haftgründe» nicht nur die Zufallhaft gemeint sein; denn deren gibt es nur eine, aber es können verschiedene Culpa-Haftungen vorliegen. Mir scheint dieser Wortlaut allerdings so klar zu sein, daß ein ernsthafter Zweifel darüber, daß der Halter ein Rückgriffsrecht gegenüber den verschiedenen Schuldigen hat, nicht bestehen kann. Wenn aber ein Zweifel berechtigt wäre, so könnte nicht Art. 31, sondern es müßte Art. 34 dafür verantwortlich gemacht werden, wenn ich mich so ausdrücken darf. Nachdem ich nun einmal einen Artikel zitiert habe, müssen Sie mir doch gestatten, noch einen anderen Artikel zu erwähnen. Es ist das der Art. 37 der ursprünglichen Vorlage des Bundesrates. Dort wird in Abs. 2 b bestimmt: «Der Halter wird von der Ersatzpflicht befreit, wenn er beweist, b daß der Unfall durch grobes Verschulden des Geschädigten oder Dritter herbeigeführt wurde.» Also die bundesrätliche Fassung entspricht genau der ständerätlichen.

Ich möchte nun damit nicht etwa sagen, daß sich der verehrte Herr Chef des Justizdepartementes damit in einen Widerspruch verwickelt hätte, für den ich ihn kritisieren wollte. Aber es scheint mir doch die Tatsache, daß der Bundesrat ursprünglich auch auf diesem Boden stand, dafür zu sprechen, daß, wenn sachliche Erwägungen den Ausschlag geben, eben die ständerätliche Lösung vorzuziehen ist. Wenn man in Rücksicht auf Kompromiß-Erwägungen nachgeben will, so bleibt wohl nur die nationalrätliche Lösung. Aber auch da verstehe ich die Haltung des Herrn Chefs des Justizdepartementes sehr wohl. Auch der Sprechende war jahrelang Chef eines Justizdepartementes und hat auch verschiedene Gesetze zu vertreten gehabt. Gern oder ungern mußte auch er hie und da nach einem Kampfe zu einem Kompromiß die Hand bieten. Ich will sogar einräumen, daß, wenn ich auf dem Platze des Herrn Bundesrat Häberlin sitzen würde, ich vielleicht die gleiche Haltung einnehmen würde, wie er. Aber ich möchte die Möglichkeit nicht bestreiten, daß Herr Bundesrat Häberlin, wenn er auf meinem Platze sitzen würde, ebenfalls meine Auffassung festhalten würde.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommissionsmehrheit	17 Stimmen
Für den Antrag der Kommissionsminderheit	18 Stimmen

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

Vormittagssitzung vom 16. Dezember 1925. Séance du matin du 16 décembre 1925.

Vorsitz — Présidence: Hr. Keller-Aargau.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 349 hievor. — Voir page 349 ci-devant.)

Art. 37.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Der Nationalrat beharrt auf der einjährigen Verjährung der Ansprüche aus Automobilhaftpflicht. Im Anschluß an das Eisenbahnhaftpflichtrecht hatten wir die zweijährige Frist vorgeschlagen. Der Nationalrat hat nun aber mit Recht die einjährige gemeinrechtliche Verjährung vorgezogen, nicht bloß im Interesse rascher Erledigung der Fälle, sondern auch im Hinblick auf etwaigen Regreß gegen einen schuldhaften Dritten, wo das gemeine Recht gegebenenfalls Geltung hat. Wir haben ja gestern aus den Voten des Herrn Ständerates Siegrist und des Herrn Bundesrates Häberlin gehört, daß der Regreß stark im Spiele ist bei der Behandlung der Konsequenzen von Automobilunfällen. Deshalb ist es angezeigt, sich hier dem gemeinen Recht anzuschließen und die einjährige Verjährung aufzustellen. Wir beantragen Ihnen also in diesem Punkte Zustimmung.

Angenommen. — Adopté.

Art. 64.

Antrag der Kommission.

Mehrheit.

Abs. 2 bis. Der Bundesrat ist ferner ermächtigt, die Arbeits- und Ruhezeit der gewerbsmäßigen Automobilführer auf dem Verordnungswege zu regeln.

Minderheit.

Abs. 2 bis. Festhalten am Streichungsbeschluß des Ständerates vom 22. September 1925.

Proposition de la commission.

Majorité.

2^e al. Le Conseil fédéral est autorisé en outre à régler par voie d'ordonnance la durée de travail et de repos des personnes qui font profession de conduire des automobiles.

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi fédérale sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1925
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.12.1925
Date	
Data	
Seite	349-357
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 993

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

eine Unklarheit bestehen sollte, diese nicht bei Art. 31, sondern in Art. 34 des vorliegenden Entwurfes zu suchen wäre. Art. 34, Ab. 1 lautet: Art und Größe des Schadenersatzes bestimmen sich nach den Grundsätzen des Obligationenrechtes über unerlaubte Handlungen. Abs. 2: Das Gleiche gilt für die Verteilung und den Rückgriff unter den Haftpflichtigen, wenn das Verschulden mehrerer Personen oder verschiedener Haftgründe zusammentreffen.

Nun kann zweifellos in Abs. 2 unter dem Begriff «Haftpflichtigen» und «Haftgründe» nicht nur die Zufallhaft gemeint sein; denn deren gibt es nur eine, aber es können verschiedene Culpa-Haftungen vorliegen. Mir scheint dieser Wortlaut allerdings so klar zu sein, daß ein ernsthafter Zweifel darüber, daß der Halter ein Rückgriffsrecht gegenüber den verschiedenen Schuldigen hat, nicht bestehen kann. Wenn aber ein Zweifel berechtigt wäre, so könnte nicht Art. 31, sondern es müßte Art. 34 dafür verantwortlich gemacht werden, wenn ich mich so ausdrücken darf. Nachdem ich nun einmal einen Artikel zitiert habe, müssen Sie mir doch gestatten, noch einen anderen Artikel zu erwähnen. Es ist das der Art. 37 der ursprünglichen Vorlage des Bundesrates. Dort wird in Abs. 2 b bestimmt: «Der Halter wird von der Ersatzpflicht befreit, wenn er beweist, b daß der Unfall durch grobes Verschulden des Geschädigten oder Dritter herbeigeführt wurde.» Also die bundesrätliche Fassung entspricht genau der ständerätlichen.

Ich möchte nun damit nicht etwa sagen, daß sich der verehrte Herr Chef des Justizdepartementes damit in einen Widerspruch verwickelt hätte, für den ich ihn kritisieren wollte. Aber es scheint mir doch die Tatsache, daß der Bundesrat ursprünglich auch auf diesem Boden stand, dafür zu sprechen, daß, wenn sachliche Erwägungen den Ausschlag geben, eben die ständerätliche Lösung vorzuziehen ist. Wenn man in Rücksicht auf Kompromiß-Erwägungen nachgeben will, so bleibt wohl nur die nationalrätliche Lösung. Aber auch da verstehe ich die Haltung des Herrn Chefs des Justizdepartementes sehr wohl. Auch der Sprechende war jahrelang Chef eines Justizdepartementes und hat auch verschiedene Gesetze zu vertreten gehabt. Gern oder ungern mußte auch er hie und da nach einem Kampfe zu einem Kompromiß die Hand bieten. Ich will sogar einräumen, daß, wenn ich auf dem Platze des Herrn Bundesrat Häberlin sitzen würde, ich vielleicht die gleiche Haltung einnehmen würde, wie er. Aber ich möchte die Möglichkeit nicht bestreiten, daß Herr Bundesrat Häberlin, wenn er auf meinem Platze sitzen würde, ebenfalls meine Auffassung festhalten würde.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Kommissionsmehrheit	17 Stimmen
Für den Antrag der Kommissionsminderheit	18 Stimmen

Hier wird die Beratung abgebrochen.
(Ici, le débat est interrompu.)

Vormittagssitzung vom 16. Dezember 1925. Séance du matin du 16 décembre 1925.

Vorsitz — Présidence: Hr. Keller-Aargau.

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 349 hievor. — Voir page 349 ci-devant.)

Art. 37.

Antrag der Kommission.

Zustimmung zum Beschluß des Nationalrates.

Proposition de la commission.

Adhésion à la décision du Conseil national.

Bolli, Berichterstatter: Der Nationalrat beharrt auf der einjährigen Verjährung der Ansprüche aus Automobilhaftpflicht. Im Anschluß an das Eisenbahnhaftpflichtrecht hatten wir die zweijährige Frist vorgeschlagen. Der Nationalrat hat nun aber mit Recht die einjährige gemeinrechtliche Verjährung vorgezogen, nicht bloß im Interesse rascher Erledigung der Fälle, sondern auch im Hinblick auf etwaigen Regreß gegen einen schuldhaften Dritten, wo das gemeine Recht gegebenenfalls Geltung hat. Wir haben ja gestern aus den Voten des Herrn Ständerates Siegrist und des Herrn Bundesrates Häberlin gehört, daß der Regreß stark im Spiele ist bei der Behandlung der Konsequenzen von Automobilunfällen. Deshalb ist es angezeigt, sich hier dem gemeinen Recht anzuschließen und die einjährige Verjährung aufzustellen. Wir beantragen Ihnen also in diesem Punkte Zustimmung.

Angenommen. — Adopté.

Art. 64.

Antrag der Kommission.

Mehrheit.

‘Abs. 2 bis. Der Bundesrat ist ferner ermächtigt, die Arbeits- und Ruhezeit der gewerbsmäßigen Automobilführer auf dem Verordnungswege zu regeln.

Minderheit.

Abs. 2 bis. Festhalten am Streichungsbeschluß des Ständerates vom 22. September 1925.

Proposition de la commission.

Majorité.

2^e al. Le Conseil fédéral est autorisé en outre à régler par voie d'ordonnance la durée de travail et de repos des personnes qui font profession de conduire des automobiles.

Minorité.

2^e al. Maintenir la décision du Conseil des Etats du 22 septembre 1925 qui supprime cette disposition.

Bolli, Berichterstatter der Mehrheit: Die letzte Differenz ist nun bei Art. 64, Al. 2 bis. Da handelt es sich um die vom Nationalrat aufgenommene Bestimmung, die dem Bundesrate das Recht geben will, im Verordnungswege über die Ruhe und Arbeitszeit der Führer Vorschriften zu erlassen. Unser Rat hatte die Annahme abgelehnt, weil die Bestimmung nicht in ein Verkehrsgesetz gehöre, sondern in die Gewerbe-gesetzgebung. Eine Minderheit der Kommission will aus diesen Gründen an diesem Standpunkt festhalten. Die Mehrheit aber will grundsätzlich zustimmen, aber mit anderer klarerer und etwas eingeschränkter Fassung.

In der Vorlage des Nationalrates besteht nämlich eine Unstimmigkeit zwischen dem deutschen und dem französischen Text. Der erste spricht von den Berufschauffeuren, der letztere nur von Chauffeuren. Das ist nicht das gleiche. Die Personenkreise sind nach diesen beiden Ausdrucksweisen verschieden groß. Die Vorschrift von Art. 16, wie er nun besteht und einmütig angenommen worden ist, bildet ein gewisses Korrelat zu der hier in Frage stehenden Vorschrift. Der Art. 16 verbietet nämlich die Uebermüdung des Führers — der Mann heißt nämlich in unserem Gesetz nicht Chauffeur, sondern Führer. An sich sollte dieses Verbot schon einen gehörigen Schutz bieten, weil jeder Führer des Automobils sei es der Herr oder der Knecht, vor der Uebermüdung bewahrt bleiben soll und weil da, wo ein Unfall die Folge von Uebermüdung ist, diese jedenfalls als Fahrlässigkeit angerechnet wird, so daß das Verfehlen bei der Bestimmung der Haftbarkeit und ihrer Tragweite in die Wagschale fällt. Was weiter verlangt wird durch den Nationalrat, ist die gewerbepolizeiliche Aufsicht.

Die Mehrheit der Kommission kann sich schließlich mit der Uebertragung auf den eidgenössischen Boden befreunden, aber nur soweit man im Rahmen der Kompetenz und des Nötigen bleibt, also im Rahmen der eben genannten gewerbepolizeilichen Aufsicht durch den Bund. Die Ausdehnung auf alle Chauffeure wäre kaum angebracht. Die Ausdehnung auf Berufschauffeure böte eine unsichere und kaum besser zu machende Umschreibung. Wer aber das Gewerbe des Führers von Automobilen selbst betreibt oder in einem solchen Gewerbe als Führer im Dienste steht, auf den soll sich die bundesrätliche Verordnung beziehen. Wer sich also dem Publikum gegenüber als Führer von Automobilen gewerbmäßig aufspielt, sei es als Inhaber des Geschäftes oder zu diesem Geschäft gehörend, der soll unter die Kontrolle gestellt werden. Da sollen die Vorschriften über Ruhe und Arbeitszeit platzgreifen, im Anschluß an die betreffende bestehende Gesetzgebung. Das scheint uns auch im Rahmen unserer Kompetenz zu sein und dem Bedürfnis zu entsprechen.

Die allgemeine Ordnung dürfte auch der verschiedenen kantonalen Regelung vorzuziehen sein.

Wir beantragen Ihnen also, den Artikel so anzunehmen, wie ihn die Kommission für den deutschen Text vorschlägt: «Der Bundesrat ist ferner ermäch-

tigt, die Arbeits- und Ruhezeit der gewerbmäßigen Automobilführer auf dem Verordnungswege zu regeln.»

M. Savoy, rapporteur de la minorité: Au nom de la minorité de la commission, j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir maintenir la décision prise antérieurement par notre Conseil en ce qui concerne l'art. 64, al. 2 bis, qui prévoit que le Conseil fédéral est autorisé à régler par voie d'ordonnance la durée du travail et le repos des chauffeurs.

Vous avez dans la séance du 22 septembre décidé de biffer cette disposition qui avait été introduite par le Conseil national.

A l'appui de notre proposition nous invoquons les arguments suivants:

Les dispositions de l'art. 64, al. 2 bis, dépassent le cadre constitutionnel qui a été assigné par le peuple pour la réglementation de la circulation des automobiles. En effet, l'art. 37 bis et 37 ter prévoient que la Confédération peut édicter des prescriptions concernant les automobiles et les cycles, mais il n'est pas question d'attribuer à la Confédération le droit de légiférer sur la durée du travail et de repos des chauffeurs.

La doctrine et la pratique de notre droit constitutionnel a été constante sur la question de la réglementation des questions de travail. Nous n'avons jamais soumis à une réglementation du travail une branche de notre industrie, sans base constitutionnelle: Il en est ainsi pour la réglementation du travail dans la grande industrie et les arts et métiers. Aujourd'hui, on voudrait étendre cette réglementation aux chauffeurs d'automobiles, qu'il s'agisse des automobilistes appartenant à l'industrie et déjà soumis à la réglementation de la loi sur les fabriques, ou des chauffeurs qui ne sont pas soumis à aucune réglementation.

Il me paraît sans aucun doute qu'en adoptant la disposition votée par le Conseil national nous outrepassons les compétences qui ont été données à la Confédération.

En effet, le texte de l'art. 64, al. 2 bis, permet toutes les interpellations et ouvre la porte à l'extension de la législation sur la durée du travail qui ne repose sur aucun texte constitutionnel.

La constitutionnalité de la loi est une considération qui doit primer celle qui consiste à dire que la durée du travail a sa répercussion sur la sécurité de la circulation et qu'elle est, par conséquent, en étroite corrélation avec les dispositions de l'arrêté constitutionnel.

Nous contestons formellement qu'il y ait une relation nécessaire entre la réglementation de la circulation des automobiles et la nécessité de fixer la durée de travail et le repos des chauffeurs.

Du reste, cet argument n'a pas une grande valeur, si nous nous reportons à l'art. 16, al. 1^{er} bis, qui dit que la sécurité de la circulation ne doit pas être compromise par le surmenage du conducteur de l'automobile. Cette disposition-là permet déjà au juge de déterminer facilement si, dans tel cas, il y aura eu surmenage et de préciser ainsi la responsabilité des conducteurs. Il sera donc possible de prévenir les abus pouvant découler de la trop grande durée du travail qui serait imposée aux chauffeurs d'automobiles. Nous prétendons donc que les dispositions de l'art. 16 sont suffisantes pour assurer, à ce point de vue, la sécurité du public et qu'il est inutile d'en

prévoir une autre qui permet à la Confédération de s'immiscer dans le domaine du travail chez les particuliers.

Enfin, les pouvoirs de réglementation qui sont donnés au Conseil fédéral par le texte de l'art. 64, al. 2, que nous discutons sont beaucoup trop étendus et peuvent ouvrir la porte, sinon à des abus, du moins à des interprétations qui froisseront la liberté des propriétaires d'automobiles.

Notre loi a déjà d'assez nombreux adversaires, sans qu'il soit nécessaire de soulever contre elle encore une masse nouvelle d'automobilistes qui, parfaitement conscients de leur responsabilité vis-à-vis du public, ne voudront pas être ligotés par des ordonnances qui leur enlèveront parfois la possibilité d'utiliser la collaboration d'un serviteur. Cette disposition qu'on propose d'établir risque de fausser encore la mentalité d'un certain nombre de chauffeurs au sujet de la durée de leur travail. Je ne crois pas que nous trouvions des patrons propriétaires d'automobiles qui emploient des conducteurs professionnels et qui aient assez peu le sens de leur responsabilité pour leur imposer une durée de travail excessive au point de les mettre dans un état susceptible de provoquer des accidents. Je propose donc de biffer purement et simplement la disposition qui forme le deuxième alinéa de l'art. 64.

Wullschlegler: Ich möchte im Gegensatz zum Herrn Vorredner empfehlen, nach Antrag der Kommissionmehrheit zu beschließen. Eine zweckmäßige Regelung der Arbeits- und Ruhezeit der gewerbsmäßigen Automobilführer ist ganz gewiß eines der verschiedenen Mittel zur Erhöhung der Betriebssicherheit im Automobilverkehr. In einem Gesetz, welches hauptsächlich diesem Zweck dient, sollte daher eine derartige Bestimmung nicht fehlen. Man kann es ja vielleicht bedauern, daß keine positiven Vorschläge vorliegen, welche eine grundsätzliche Regelung auf diesem Gebiet im Gesetz selbst ermöglichen. Allein man kann sich einstweilen ganz wohl über diesen Mangel hinwegsetzen, zumal es wahrscheinlich einen gewissen Vorteil bietet, wenn auch in dieser Richtung noch Erfahrungen gesammelt werden und daher die Regelung der Arbeits- und Ruhezeit zunächst nicht dem Gesetze selbst vorbehalten wird, sondern einer bundesrätlichen Verordnung, die jederzeit, nach den Erfahrungen, die man machen wird, mit Leichtigkeit revidiert werden kann. Das ist ein Vorzug der Ueberlassung dieser Regelung an eine bundesrätliche Verordnung. Ich möchte daher empfehlen, grundsätzlich dem Nationalrat zuzustimmen, immerhin mit der formellen Abweichung, wie sie die neue Redaktion unserer Kommissionmehrheit vorsieht.

M. Bertoni: Je regrette infiniment de ne pas pouvoir consentir à l'extension du principe des huit heures aux conducteurs d'automobiles. Il en est de cette profession comme de beaucoup d'autres où le travailleur souffre du fait de l'inoccupation prolongée pendant plusieurs jours, pendant plusieurs semaines parfois. Si l'on passe dans une ville d'étrangers, lorsque la haute saison est terminée, on voit sur les places des alignements d'autos et de chauffeurs inoccupés, faisant songer à la pauvre araignée qui attend la mouche quand il y a du vent et à la mouche qui ne vient pas.

Ces gens ont l'air de souffrir de leur inoccupation. Viendra-t-on leur dire après plusieurs jours pendant lesquels ils n'ont pas travaillé: « Attention, tu ne travailleras pas plus de huit heures »? Il me semble qu'en ceci on ferait la caricature du système de la journée de huit heures. J'ai lutté dès 1890 pour la journée de huit heures; mais j'avais en vue les ouvriers de fabrique qui sont enfermés toute la journée dans leurs ateliers; je trouvais que c'était juste, que c'était un devoir d'humanité de limiter l'exploitation des forces physiologiques de ces braves gens par l'industrie. Mais il est absurde d'appliquer le même principe par exemple aux ouvriers du bâtiment — c'est le cas de mes compatriotes — qui sont parfois une semaine, deux semaines, un mois durant, inoccupés à cause de la pluie. Le soleil arrive: Halte, il y a la journée de huit heures! Mais, Messieurs, ces braves jeunes gens sont protégés d'une manière telle qu'ils préféreraient beaucoup n'être pas protégés du tout!

N'exagérons pas les principes. Ne les appliquons pas à rebours de leurs prémisses et de leurs conséquences et laissons un peu l'activité privée et la conscience privée des citoyens porter le remède qu'il faut au très petit nombre de cas d'exploitation dans lesquels il y aura un inconvénient à laisser dépasser la journée de huit heures à un chauffeur.

Malgré toute la bonne volonté que j'aurais d'être d'accord avec le Conseil fédéral et le Conseil national, je ne peux les suivre sur ce point.

Bundesrat Häberlin: Gestatten Sie mir, Ihnen den Antrag Ihrer Kommissionmehrheit zu empfehlen, und zwar in dem Ihnen vorgelegten Wortlaut, in welchem bekanntlich kein Wort von einer achtstündigen Arbeitszeit steht. Ich möchte das gegenüber Herrn Bertoni sofort festnageln. Es ist nur eine Regelung der Arbeits- und Ruhezeit vorgesehen, was durchaus verschieden ist. Auch der Bundesrat denkt gelegentlich beim Erlaß einer Verordnung an das, was auf dem einen oder andern Gebiet durchführbar ist, und was nicht. Nun ist mir ja verständlich, daß gewisse Bedenken aufgestiegen sind, die sich zu den Ausführungen des Herrn Savoy verdichtet haben. Man hat erklärt, eine derartige Bestimmung sollte eigentlich in einem Gewerbegesetz Aufnahme finden und nicht im Automobilgesetz oder gar in einer Ausführungsverordnung zum Automobilgesetz enthalten sein. Das ist vielleicht doch zu prüfen. Gewiß könnte man in einem Gewerbegesetz — und wir hätten ja die Basis dafür in Art. 34 der Bundesverfassung —, sei es für den Automobilverkehr, sei es für einen andern Zweig einheitliche Bestimmungen erlassen, aber ich finde doch, wir haben damit auch die Basis, bei diesem bestimmten Ausschnitt des Gewerbebetriebes eines Chauffeurs in Ausführung des Automobilgesetzes hierzu Bestimmungen zu treffen. Ich will nun sofort zugeben: Wir könnten das selbstverständlich auch im Gesetz selber machen. Der Ausgangspunkt der heutigen Streitfrage war auch der, daß man in der nationalrätlichen Kommission zuerst versuchte, eine Formel zu finden, die in Auslegung oder Ergänzung des Art. 16 derartige Vorschriften enthalten hätte für die Berufschauffeure. Wir haben dort den allgemeinen Grundsatz, mit dem ja auch Herr Savoy und die ganze Minderheit der Kommission einverstanden ist, den allgemeinen Grundsatz,

es dürfe ein Autolenker nicht übermüdet sein. Man darf ein Auto nicht so betreiben, daß man in übermüdetem Zustande auf den Straßen herum fährt. Da hat man sich in der nationalrätlichen Kommission gesagt: Genügt es, diesen Satz aufzustellen, damit dann, wenn einer übermüdet herumgefahren ist und einen anderen « verkarrt » hat, dieser Automobilist bestraft und haftbar erklärt werden kann aus Verschulden? Wir haben uns damals gesagt: Lieber hätten wir eigentlich schon, wenn der Mann nicht herumfährt und uns nicht verkarrt, als daß er nachher bestraft wird, weil er uns verkarrt hat. Damit ist mir Geschädigtem persönlich nicht mehr gedient. Das Bessere ist doch immer in unserer Gesetzgebung, daß wir präventiv wirken und verhindern. Wie können wir verhindern? Dadurch, daß wir gewisse Bestimmungen aufstellen, die das Auf-die-Strasse-lassen eines übermüdeten Chauffeurs verhindern. Da hat man nun aber gewisse Schwierigkeiten gefunden beim Versuch der Formulierung. Gerade weil man auch an das gedacht hat, was Herr Bertoni vorführt, daß man nicht sklavisch den Achtstundentag hierher übertragen könne, hat man gefunden, es sei vielleicht besser, daß man die Ausführung derartiger Bestimmungen in einer bundesrätlichen Verordnung regle, weil dann mit Musse geprüft werden kann, wie das in der Praxis gehe. Herr Wullschleger hat mit Recht betont: man kann so auch gewisse praktische Erfahrungen abwarten. Es pressiert ja nicht, es muß ja nicht von heute auf morgen sein. Und wenn man sieht, daß man mit der Formulierung dieser Vorschriften das erste Mal Irrtümer begangen hat, so kann man sie wieder ändern. Gewiß, Herr Bertoni, einverstanden: wenn einer drei Wochen auf dem Pflaster gelegen hat, und es kommt nun ein schöner Tag, und er kann 12 Stunden fahren, da bin ich nicht der Meinung, daß das ohne weiteres gefährlich sei. Der Mann ist ja außerordentlich ausgeruht. Aber da bin ich nicht einverstanden, daß der Mann, der auf dem Pflaster gelegen hat, nun die ganze Saison 15 Stunden im Tage herumfahren soll, um die Saison auszunützen. Das ist etwas anderes, als wenn z. B. in einem Hotelgewerbe gesagt wird: In Gottes Namen, die Kellner und Kellnerinnen und die Casseroliers usw. müssen die Saison ausnützen können und verlangen sie auszunützen. Sie haben nur wenige Wochen zur Verfügung, und schließlich tun sie es auf ihr eigenes Risiko; sie müssen wissen, wie weit ihre Gesundheit das zuläßt! Auch das ja schon problematisch. Aber die Chauffeure lassen Sie auf die ganze Menschheit los. Die Bestimmungen hier wollen wir nicht nur im Interesse der Chauffeure erlassen, sondern auch in unserem Interesse, im Interesse des Publikums. Es geht nicht an, daß man wochenlang « übermarcht » und von Genf nach St. Gallen, von St. Gallen nach Genf und immer wieder Genf-St. Gallen, St. Gallen-Genf, wochenlang fährt. Das muß verhindert werden. Da müssen wir die Formel finden. Da kann man verlangen, daß bestimmte Ruhepausen binnen einer Woche oder im Zeitraum von zwei oder drei Tagen einzutreten haben. Das braucht nicht sklavisch der Achtstundentag zu sein. Diese automatische Lösung ist vielleicht schon falsch in der bisherigen Gesetzgebung über die Arbeitszeit; ihre Ueberspannung habe ich auch nie goutiert. Aber ich darf ja Herrn Bertoni versichern, daß der Bundesrat, wenn Sie ihm das Vertrauen geben, versuchen wird, eine vernünftige

Lösung zu finden, die auch ihm eingehen kann. Wenn Sie ja in der Lage wären, heute schon durch eine Gesetzesbestimmung das Richtige zu treffen, so wäre ich der allerglücklichste Mensch. Ich würde es lieber von Ihnen hören, daß Sie mir einen Vorschlag machen über eine richtige Lösung, als daß ich Ihnen einen Vorschlag vorzulegen habe. Aber es ist ja leider unser Los, daß wir dazu verdammt sind, immer Ihnen die Vorschläge zu machen, und daß Sie kritisieren können. Das ist Ihr gutes Recht. Wenn wir Ihnen eine Verordnung vorlegen, so werden Sie es nicht an dieser Kritik fehlen lassen und uns Ratschläge geben, die Geschichte besser zu machen, Ratschläge, die wir dankbar annehmen.

Eine andere Frage ist die, das ist im früheren Votum des Herrn Referenten gesagt worden: Soll man die Regelung den Organisationen oder den Kantonen überlassen? Das Vertrauen auf die Organisationen ist ja sehr nett; aber ich konstatiere nur, daß bis jetzt die Organisationen schon die Möglichkeit gehabt hätten, von sich aus Regelungen über diese Fragen zu erlassen. Bei all dieser Freiheit ist das bis heute noch nicht geschehen. Ich habe daher nicht viel Optimismus. Und die Kantone? Ich wäre ja auch einverstanden, daß, die Kantone übernehmen. Ich frage mich aber in erster Linie, ob der einzelne Kanton die Kompetenz hat. Aber noch mehr: Wir wollen doch praktisch reden. Wie ist es denn, wenn, sagen wir der Kanton Genf, eine Bestimmung über die Ruhezeit der Chauffeure erläßt und der Kanton Waadt keine solche Bestimmung kennt? Wenn nun der Chauffeur aus dem Kanton Genf kommt wird konstatiert, daß er die Bestimmungen seines Kantons übertreten hat; er ist 13 Stunden gefahren statt der erlaubten 11 Stunden. Dann ist er erstens straffällig, und zweitens wird man im Zivilprozeß ihm gegenüber ohne weiteres sagen können: « Du hast eine bestimmte Vorschrift des kantonalen Gesetzes übertreten und bist damit ohne weiteres ein schuldhaft fahrender Chauffeur! » Auch der Halter wird dafür haftbar. Wenn er nun aus dem Kanton Waadt kommt, unter genau den gleichen Bedingungen, wird man ihm nicht mit der gleichen Rechts-situation entgegnetreten können. Er durfte im Glauben sein, er dürfe fahren, wie er wolle! Das ist keine wünschbare Lösung. Wir müssen eben daran denken, daß wir es hier mit jenem Gewerbe zu tun haben, das sich interkantonal auswirkt. Der Automobilverkehr ist kein kantonaler Verkehr. Er geht auch über die Schranken des grössten Kantons, des Kantons Bern, sehr häufig hinaus. Wenn wir wirklich wünschen, daß derartige Bestimmungen nützlich seien, müssen wir sie eidgenössisch erlassen.

Damit haben wir ja übrigens die Beschränkung auf die berufsmäßigen Chauffeure. Ich sage Ihnen ganz offen: Der richtige Grundsatz wäre der, daß auch der Herrenfahrer gebunden sein sollte an gewisse Ruhezeiten und gewisse Fahrzeiten. Das wäre für uns, die anderen, die nicht fahren, sondern nur überfahren werden, auch außerordentlich wünschenswert. Aber auch da haben wir den Sinn für Realitäten. Wir wissen, daß es kaum erreichbar wäre, für den Privatfahrer derartige Vorschriften aufzustellen. Da müssen wir uns mit dem Zutrauen begnügen, daß der Mann, der ja schließlich nicht alle Tage fährt, oder doch weniger fährt als der Berufschaffeur, der schließlich auch selbst im Auto sitzt und für sich sel-

ber ebenfalls sorgen muß, der auch über seine Zeit frei verfügen kann, daß dieser Mann vernünftig handelt.

Ich glaube, wenn Sie das theoretisch und praktisch richtig ansehen, so werden Sie die Lösung, die ja eine mittlere Lösung ist, nach den Vorschlägen der Mehrheit der Kommission als eine durchaus erträgliche Lösung und als eine Wohltat empfinden. Wir wollen doch nicht immer bloß an die anderen denken, sondern auch ein bißchen an uns, und uns selbst schützen.

M. Bertoni: Je serais disposé à entrer dans les vues du Conseil fédéral si la disposition était modifiée dans le sens que le Conseil fédéral sera autorisé par voie d'ordonnance à rendre des prescriptions contre le surmenage des chauffeurs. Verfügen gegen Ueberanstrengung... Dans ce sens je pourrais être d'accord. Mais dire que le Conseil fédéral est autorisé par voie d'ordonnance à régler la durée du travail et du repos des chauffeurs, c'est employer une formule qui se trouve dans la loi sur le travail dans les usines, ce qui m'a alarmé. Si le Conseil fédéral peut accepter la modification dans le sens que je viens d'indiquer, je serai de mon côté disposé à me rallier au principe. Peut-être le Conseil fédéral pourrait-il simplement déclarer que cette disposition n'aura pas d'autre effet et ne pourra recevoir une autre interprétation.

Bundesrat Häberlin: Ich möchte die Erklärung abgeben, daß der Bundesrat wahrhaftig die Bestimmung nicht anders versteht als Herr Bertoni. Wir wollen der gefährlichen Uebermüdung der Chauffeure vorbeugen. Das ist auch die Meinung der Kommissionmehrheit, wie Ihnen durch Herrn Bolli bestätigt werden wird. Das können Sie ruhig annehmen. Es ist übrigens eine wenn auch nur kleine formelle Differenz geschaffen mit dem Nationalrat und man wird auch im Nationalrat die gleiche Erklärung abgeben können. Ich bin überzeugt, daß auch die nationalrätliche Kommission sich entschließen wird, denn die Entstehungsgeschichte des Artikels beweist, daß man es nicht anders verstanden hat. Man wollte zuerst in Art. 16 die Sache etwas näher ausführen, ist aber auf Schwierigkeiten in der Formulierung gestoßen. Ich bin glücklich, daß ich Herrn Bertoni in dieser Art beruhigen kann.

Bolli, Berichterstatter der Mehrheit: Ich glaube, namens der Mehrheit der Kommission sagen zu dürfen, daß Sinn, Geist und Zweck der Vorschrift, die wir aufnehmen wollen, durchaus dem entsprechen, was Herr Kollege Bertoni hervorhebt. Ich erinnere daran, daß ich in meinem einleitenden Votum darauf hingewiesen habe, daß dieser Artikel ein Korrelat des bereits beschlossenen Art. 16 ist, der die Ueberanstrengung verbietet. Wir befinden uns bei diesem Art. 64 im Gebiet der Vollziehungsverordnung und der Vollziehungsbefugnis des Bundesrates. Hier soll die bezügliche Bestimmung eingeführt werden. Sie wird sich natürlich auf die Arbeits- und Ruhezeit erstrecken. Aber der Sinn und Geist ist der, die Ueberanstrengung zu verhindern. Ich nehme an, es werde bei der endgültigen Redaktion nach dieser Richtung hin vielleicht noch die Feile angelegt werden können, wie man das bei allen unseren Entwürfen gelegentlich machen muß.

M. Dind: Je ne pourrai pas voter l'article tel qu'il est présenté. J'admets que les explications qu'on nous donne sont favorables à une application qui ne serait pas celle de la durée du travail dans ce domaine-là. Mais quand un article de loi dit: «Le Conseil fédéral est autorisé par voie d'ordonnance à régler la durée de travail et de repos des chauffeurs», on ne peut pas comprendre cela autrement qu'en disant: On fixera le maximum de travail des chauffeurs. Toutes les explications bienveillantes et évidemment sincères qu'on nous donne ne peuvent pas aller contre ce texte de loi; par conséquent je ne le voterai pas.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag der Kommissionmehrheit	17 Stimmen
Für den Antrag der Kommissionminderheit	15 Stimmen

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

1804. Unfallversicherung. Revision des Art. 51.

Assurance-accidents. Revision de l'art. 51.

Botschaft und Beschlussentwurf vom 17. Dezember 1923 (Bundesblatt III, 536). — Message et projet d'arrêté du 17 décembre 1923 (Feuille fédérale I III, 530).

Berichterstattung. — *Rapport général.*

Dietschi, Berichterstatter: Die Vorlage, die Ihnen der Bundesrat unterbreitet, bezweckt in ihrer ursprünglichen Form, den Beitrag an die Verwaltungskosten der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern, der sogenannten Suval, der nach bestehendem Gesetz die Hälfte beträgt, auf einen Viertel herabzusetzen, in der von der Kommission vorgeschlagenen Fassung, der der Bundesrat zustimmt, ihn gänzlich zu streichen. Die Vorlage hat also einen rein finanziellen Zweck, sie soll eine der verschiedenen Finanzmaßnahmen bilden, die in ihrer Gesamtheit geeignet sind, das Gleichgewicht in den Bundesfinanzen wieder herzustellen.

Die Leistungen, die nach dem geltenden Gesetz der Bund an die Kranken- und Unfallversicherung zu machen hat, sind sehr beträchtliche.

Da haben wir einmal die Beiträge an die Krankenversicherung gemäß den Art. 35—38 des Bundesgesetzes. Die Botschaft vom 10. Dezember 1906 veranschlagte diese Beiträge auf 3,256,000 Fr., in der Rechnung des Bundes für das Jahr 1924 sind sie mit 5,570,000 Fr. aufgeführt.

Zu dieser ordentlichen Subvention kommen nun für die Jahre 1924—1926 die von der Bundesversammlung bewilligten außerordentlichen Beiträge von je einer Million Franken dazu, so daß die Gesamtaufwendung im Voranschlag 1926 auf 7,400,000 Fr. veranschlagt ist.

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1925
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1925
Date	
Data	
Seite	357-361
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 994

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

diesem Gebiet, wie auf noch vielen andern, viel wichtigeren, und bei Fällen viel wichtigerer Art. In Friedenszeiten werden gleichartige oder ähnliche Tatbestände, wie sie damals sich zeigten, kaum oder sehr selten unsere Gerichte beschäftigen. Sollten doch solche Fälle auftauchen, so werden sie eben nach dem maßgebenden Recht zu entscheiden sein. Nach unserer Auffassung würde dabei der schon mehrfach erwähnte völkerrechtlich anerkannte Grundsatz nicht übersehen werden dürfen. Allerdings steht die Kommission auf dem Standpunkt, daß in solchen Fällen nach dem Stand der schweizerischen Gesetzgebung eine direkte Intervention des Bundesrates oder des politischen Departementes nicht möglich wäre. Es ist diese Frage in der Kommission auch noch aufgeworfen und besprochen worden mit dem Ergebnis, daß hier ein direktes Eingreifen des Bundesrates, wie es im Jahre 1918 mehr als einmal erfolgt ist, ausgeschlossen wäre und daß der im Bundesgesetz über Schuldbetreibung und Konkurs vorgeschriebene Rechtsweg durch die Vertreter des fremden Staates eingeschlagen werden müßte. Große Wellen würde ein solcher « internationaler Konflikt », wenn wir ihn so nennen dürfen, ja kaum werfen, so wenig das vor dem großen europäischen Krieg der Fall gewesen ist. Und bis wieder ein derartiges Unheil, wie dieser europäische Krieg über die Menschheit hereinbricht, wird wohl, so möchten wir wenigstens hoffen, ein Zeitraum verflossen sein, daß inzwischen dieser vorliegende Gesetzesentwurf samt dem im andern Rate so umstrittenen Trostmotiv, längst der Vergessenheit anheimgefallen sein wird. Wir wollen das hoffen trotz dem Wetterleuchten im fernen Osten und im nahen Süden.

Mit diesen Worten beantrage ich Ihnen den Antrag der Kommission anzunehmen und im Sinne des Nichteintretens diese Vorlage zu erledigen.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag der Kommission 30 Stimmen
(Einstimmigkeit.)

An den Nationalrat und Bundesrat.
(Au conseil national et au Conseil fédéral.)

1672. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

(Siehe Jahrgang 1925, Seite 349 ff. — Voir année 1925 page 349 et suiv.)

Beschluss des Nationalrates vom 23. Dezember 1925.
Décision du Conseil national du 23 décembre 1925.

Redaktionelle Bereinigung. — *Rédaction définitive.*

Bolli, Berichterstatter: Zunächst möchte ich noch daran erinnern, daß am 19. Dezember des letzten Jahres an die Kommission des Ständerates eine Ein-

gabe des Veloklubs Horgen wegen des Kontrollschildes geleitet worden ist. Es ist darin der Wunsch ausgesprochen worden, den Kontrollschild zu ersetzen durch eine kleine Plaque. Die Beratung des Gesetzes war damals schon so weit vorgerückt, daß diese Eingabe nicht mehr besonders berücksichtigt werden konnte. Aber der Wunsch war schon während der Beratung selbst wohl bekannt. Man diskutierte darüber und war geteilter Meinung über die Institution. Ich will nur noch speziell daran erinnern, daß es namentlich die kantonalen Polizeidirektoren waren, die auf der Erhaltung des Kontrollschildes beharrten. Ich möchte Ihnen vorschlagen, die Eingabe mit diesen Bemerkungen zu beantworten und zu erledigen.

Und nun zur Vorlage der Redaktionskommission selbst. Ich erlaube mir, zunächst daran zu erinnern, daß die Redaktionskommission ein Organ der beiden Räte ist, in dem die beiden Räte vertreten sind durch die Referenten und dann die Sekretariate. Die Vorlage, die wir Ihnen unterbreiten, ist das Resultat, das darf ich sagen, einer sehr einläßlichen und gründlichen Arbeit. Die Kommission hat sich bemüht, das materielle Ergebnis der Schlußnahmen, die ja öfters zwischen den Räten hin- und hergingen, hier niederzulegen. Ich kann Ihnen beantragen, die Vorlage so zu genehmigen und anzunehmen.

Schlussabstimmung. — *Votation finale.*

Für Annahme des Gesetzesentwurfes 27 Stimmen.
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat und Bundesrat.
(Au Conseil national et au Conseil fédéral.)

1958. Verwaltungsgericht. Cour administrative.

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 1 hievor. — Voir page 1 ci-devant.)

Artikelweise Beratung. — *Discussion des articles.*

Titel und Ingress. — Titre et préambule.

Antrag der Kommission.

Bundesgesetz

über

die Verwaltungs- und Disziplinarrechtspflege.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
in Ausführung der Art. 103 und 114 bis der Bundesverfassung,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 27. März 1925,

beschließt:

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Bundesgesetz.

Automobiles. Loi sur la circulation.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1926
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Februarsession
Session	Session de février
Sessione	Sessione di febbraio
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1672
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.02.1926
Date	
Data	
Seite	19-19
Page	
Pagina	
Ref. No	20 030 031